1/2014 Januar | Februar | März € 8,90
A: € 9,80; CH: sFr 17,80; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR: 110,00; DK: DKK 95,00

NEU

SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 79

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

U 534: gesunken, gehoben, ausgestellt

Das letzte klassische Frachtschiff

CAP SAN DIEGO

Arbeiten und Leben an Bord vor 50 Jahren



Havelberg: Werft für Preußens Flotte



Frage der Ehre: Übergabe oder Selbstversenkung?



STETTIN unter Dampf: der letzte Hochsee-Eisbrecher



„Da will ich einmal mitfahren!“

Wenn ein renommierter Schweizer Rechtsanwalt sich eine Woche Zeit nimmt und nach Hamburg fliegt, um dann fünf Tage lang vor den Feuerlöchern des Dampfeisbrechers STETTIN Kohlen zu schaufeln, hat er oben zitierten Wunsch für sich zur Realität werden lassen.

Zu Dampfschifffahrtszeiten war das Kohlenschippen in der Gluthitze vor den Kesseln oder beim Trimmen in den Kohlebunkern das Härteste an Knochenarbeit, was ein Dampfer in Fahrt zu bieten hatte. Wenn die Heizer zum Luftschnappen an Deck kamen und nicht, wie einige von ihnen, im Heizerkoller über Bord sprangen, verscheuchten sie die Kameraden. Die „Schwarzfüße“ versauten ihnen die weiß gescheuerten Decksplanken.

Doch das sind Zeiten von gestern. Heute macht Kohlenschippen auf einem Traditionsdampfer wieder Spaß und der Kopf wird frei von hoch aufgehängten Wohlstandsproblemen. Sind ja auch nur fünf Tage, die ab Seite 50 zu erleben sind. Übrigens, weit über 90 Prozent aller Frachtschiffe der Welt auf den Ozeanen werden 2013 von stockwerkshohen Dieselmotoren angetrieben. Über den Weg des Motorenerfinders Rudolf Diesel und seinen revolutionären Antrieb berichten wir ab Seite 44.

Den formulierten Wunsch von oben habe ich in den letzten Monaten am Schreibtisch der SCHIFF-CLASSIC-Redaktion von Lesern oder Mitarbeitern oft gehört. Traditionsschiffe, große oder kleine, faszinieren digitalelektronisch gepolte Bildschiebemenschen von heute in Stadt und Land. Die Suche nach Dingen zum kräftigen Anfassen – und sei es nur der Griff nach einer Dampferreling bei Windstärke sechs bis sieben – hat zunehmende Wunschqualität. Der wollen wir durch spannende Berichterstattung entsprechen. Wer von Ihnen, liebe Leserin und lieber Leser, Lust auf einen Törn mit einem Stückgutfrachter hat und bei dem der Blick nach vorn nicht von Containern versperrt ist, dem sei unsere Titelgeschichte über die CAP SAN DIEGO empfohlen.



Jörg-M. Hormann, Verantw. Redakteur

Doch vorher wünsche ich Ihnen viel Erkenntniswert beim Lesen Ihrer neuen SCHIFF CLASSIC!

Ihr Jörg-M. Hormann

SCHIFF CLASSIC,
Infanteriestraße 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de



HEISS BEGEHRT: Mitfahrten auf historischen Schiffen stehen hoch im Kurs. Hier genießen Freizeitnautiker auf der Brücke der STETTIN im Juni 2013 die Aussicht. Foto: Rainer Herzberg

Wir stellen vor



Rainer Herzberg (1943)

Bis 1977 flog der ausgebildete Flugzeugführer für Flächenflugzeuge und Hubschrauber als Jet-Pilot bei der Bundeswehr. Danach war er bis zur Pensionierung ARD-Produktionsleiter Fernsehen beim Hessischen Rundfunk in Frankfurt. Hochseesegeln mit eigener Segelyacht ist bei ihm mehr als nur ein Hobby. Seit dreißig Jahren schreibt der ehemalige Chefredakteur Reportagen aus dem Luft- und Seefahrtbereich und über Traditionsschiffe in SCHIFF CLASSIC.



Ulf Kaack (1964)

Nach seinem Marketing-Studium war er viele Jahre im Bereich Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zuständig, u. a. bei der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS). Für U-Boots-Geschichten begeistert er sich und sie sind sein Thema in SCHIFF CLASSIC. Als Redakteur und freier Journalist ist er für diverse Magazine tätig. Mehr als ein Dutzend Bücher zu maritimen Themen hat er verfasst. Als Pressesprecher gehört er dem DGSM-Vorstand an.



HAMBURGER HAFEN: Optik vergangener Jahre mit dem HAPAG-Frachter HANAU.
Foto: Beate Bera, picture alliance













Titelbild: CAP SAN DIEGO Combischiff des Cap-San-Typs von 1962 während einer Gästefahrt in der Nordsee. Foto: Archiv CAP SAN DIEGO

Titelfotos: Merseytravel, Liverpool; Archiv CAP SAN DIEGO, Hamburg; Sammlung Eberhard Kliem; picture-alliance/Mary Evans Picture Library; Archiv STETTIN, Hamburg


855



Volksmarine setzte auf „Stoßkräfte"

1963 zeigte Flottenadmiral Gorschkow bei Danzig seinen Waffenbrüdern aus der DDR ein neues Torpedoschnellboot mit vier Rohren. Da die 27 hölzernen Schnellboote, Projekt 183, abzulösen waren, kaufte man für die Volksmarine diese kampfstärkeren Boote, Projekt 206, mit NATO-Kennung: „Shershen". Allerdings reduzierte der hohe russische Bootspreis die Anschaffungsmenge. So kamen zwischen 1968 und 1971 nur 18 Einheiten (statt 27) nach Dranske/Rügen. Im Kriegsfalle sollten die Boote zusammen mit den Raketenschnellbooten, Projekt 205 (OSA II), und den Leichten Torpedoschnellbooten ILTIS und HYDRA (LTS) „stoßartig" das Vordringen der NATO-Marinen vor der DDR-Küste stoppen.

Das vollgeschweißte Kielboot war bis Seegang 6 bis 7 einsetzbar. Es verdrängte 145 ts, erreichte 46 Knoten, hatte 24 Mann Besatzung und neben den vier konventionellen 533-mm-Torpedos zwei vollautomatische und funkmessgesteuerte 30-mm-Zwillingsgeschütze AK 230. mit einer Feuergeschwindigkeit von 1050 Schuss pro Minute. Anfang der 1980er-Jahre verloren die TS-Boote ihre Existenzberechtigung, da ihnen See- und Luftflugkörper sowie neue automatische Geschütze keine Chance ließen. Es folgte ihr schrittweiser Abbruch bis 1990. Text und Foto: Dieter Flohr

Legendäre Brigantine

Segelschiff zum Träumen

Für 2014 stehen die Termine fest: Wer die EYE OF THE WIND sehen oder auf ihr fahren will, hat dieses Jahr reichlich Gelegenheit dazu.

Foto: Klaus Andrews/FTS

Hier sind für 2014 noch Plätze frei!

Dieses Schiff ist eine ausgesprochene Schönheit und einer der letzten traditionellen Großsegler unserer Zeit: die EYE OF THE WIND. Vor über 100 Jahren auf der Lühring-Werft in Brake an der Unterweser gebaut, war der Toppsegelschoner unter dem Namen FRIEDRICH auf weltweiter Fahrt. Anfang der 1970er-Jahre nahm sich eine Gruppe maritimer Enthusiasten der traurigen Reste des Seglers an. Vier Jahre dauerte die Restaurierung und das Aufriggen zur Brigantine. In den ehemaligen Laderäumen entstanden komfortable Unterkünfte für die Passagiere sowie ein maritim-stilvoller Salon mit Bibliothek. Vor allem edle Hölzer und Messing wurden verbaut, und am Ende stand die Taufe auf den Namen EYE OF THE WIND.

Seit 2009 segelt das zertifizierte Segelschulschiff unter der Flagge des deutschen Eigners Forum train & sail in der Nord- und Ostsee sowie während der kalten Jahreszeit in der Karibik. Im Jahr 2014 stehen die Dänische Südsee sowie die Schärengärten vor der schwedischen Küste auf dem Törnplan, ebenso eine Reise nach Cornwall und London. Für Tagesgäste besteht außerdem während des Hamburger Hafengeburtstages, der Kieler Woche, der Rumregatta in Flensburg und der Hanse Sail in Rostock Gelegenheit zum Mitsegeln. Mehr über die EYE OF THE WIND erfahren Sie in der nächsten Ausgabe der SCHIFF CLASSIC und unter www.eyeofthewind.net im Internet.

Letzter Liegeplatz auf Fehmarn nach 48 Dienstjahren

Seenotkreuzer ARWED EMMINGHAUS auf Museumskurs

Nach gut 48 aktiven Einsatzdienstjahren in Cuxhaven und in Grömitz wird ein Seenotkreuzer zum Museumsschiff.

Vor einigen Wochen nahm der ehemalige Seenotkreuzer ARWED EMMINGHAUS der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) Kurs auf seinen wohl letzten Liegeplatz. Von 1965 bis 1993 war das Schiff mit seinem Tochterboot ALTE LIEBE auf den Stationen Cuxhaven und Grömitz im aktiven Einsatz, bevor es zunächst an den isländischen Rettungsdienst und später an einen privaten Eigner aus Deutschland verkauft wurde. Nun soll auf der Ostseeinsel Fehmarn ein passender Aufstellungsort gefunden werden, um das 27 Meter lange und 78 Tonnen schwere Spezialschiff anschließend einer interessierten Öffentlichkeit als maritimes Denkmal zugänglich zu machen. Beim Einlaufen im Hafen von Burgstaaken am 19. Oktober 2013 wurde dem Seenotrettungs-Veteranen durch den in Großenbrode stationierten Rettungskreuzer BREMEN ein gebührender Empfang bereitet. Die beiden Schiffe waren sich zuletzt vor 20 Jahren begegnet, als die BREMEN getauft wurde und gleichzeitig die ARWED EMMINGHAUS als Einsatzfahrzeug auf der DGzRS-Station Grömitz ablöste.

Manuel Miserok



Der ehemalige Seenotkreuzer ARWED EMMINGHAUS auf seiner letzten Fahrt von Rostock nach Burstaaken auf Fehmarn.

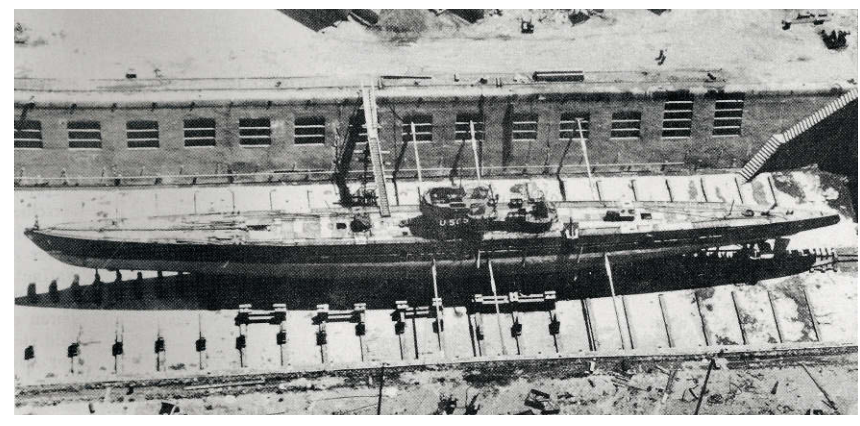
Foto: Manuel Miserok

Spektakulärer Fund

U-Boot-Wrack in der Javasee entdeckt

Fischer stießen auf ein Wrack, dessen Identität inzwischengeklärt zu sein scheint.

So sah U 168 aus: U-Boot vom Typ IX C/40, hier ein baugleiches „Ozeanboot"
Foto: Sammlung Hormann



Ende November stand es in den Zeitungen: Indonesische Fischer haben das Wrack eines U-Bootes entdeckt. Taucher, die den Fund in Augenschein nahmen, fanden in dem Wrack unter anderem eine Kaffeetasse von Jäger mit dem Abnahmestempel der Kriegsmarine auf der Bodenunterseite. Damit ist die Bootsidentifizierung eindeutig, denn während des Zweiten Weltkrieges produzierte die Porzellanfabrik Jäger große Mengen des Gebrauchsporzellans für die Kriegsmarine. Auch die U-Boote wurden mit Porzellantassen von Jäger auf ihre Feindfahrten geschickt, und die gingen für die „Ozeanboote" vom Typ IX C/40 in den Indischen Ozean bis nach Japan. Vermutlich handelt es sich um U 168. Es lief Anfang Oktober 1944 von Jakarta aus, um in Soerabaja auf Ostjava für einen neuen Einsatz ausgerüstet zu werden. Dabei kam es zu der tödlichen Begegnung mit dem niederländische U-Boot Zwaardvisch, das vom britischen Ceylon aus in der Javasee patrouillierte. U 168 gehörte zu den Booten des Typs IX, von dem im Laufe des Krieges 243 in vier Baureihen gefertigt wurden und zum Einsatz kamen. Mit einer Länge von 76,8 Metern war es das größte Dieselboot der Kriegsmarine. 6,5 Meter breit, verdrängte der Typ getaucht 1153 Tonnen und erreichten über Wasser eine Geschwindigkeit von 18,2 Knoten. Die Reichweite lag bei 11 000 Kilometern mit zwölf Knoten Fahrt über Wasser, die maximale Tauchtiefe bei 200 Metern. Zur Besatzung gehörten 48 Mann, von denen einige Mitglieder in dem U-Bootwrack ihr Grab gefunden haben. Taucher entdeckten ihre sterblichen Überreste in dem Seemannsgrab. Bei der weiteren Inspektion seien Ferngläser und Batterien sowie mit Hakenkreuzen versehenes Geschirr geborgen worden, berichtete die Nachrichtenagentur AFP.

Jörg-M. Hormann

Bootstyp aus dem 18. Jahrhundert

Replikat der DORSTENER AAK

Ambitioniertes Projekt: Ein Plattenbodenschiff soll als originalgetreuer Nachbau wiederauferstehen.

In der nordrhein-westfälischen Stadt Dorsten entsteht im Rahmen eines Bildungsprojektes für Arbeits- und Ausbildungsplatzsuchende die originalgetreue Nachbildung eines Schiffstyps aus dem 18. Jahrhundert. Die DORSTENER AAK ging historisch aus dem Lippekahn und der Kölner Aak hervor und wurde an Lippe und Niederrhein bis zur dortigen Verbreitung des Eisenschiffbaus am Ende des 19. Jahrhunderts gefertigt. Auf den Dorstener Werften erhielt der Aak-Typ, dessen Name sich aus dem althochdeutschen „naho" (Nachen) ableitet und später aus dem Friesischen als „ak" und „aek" in das Lippegebiet zurückfand, seine entscheidende schiffbauliche Entwicklung. Als Plattenbodenschiff mit circa 100 Tonnen Ladekapazität erwies sich die Aak als besonders gut geeignet für die Fluss-Schifffahrt. Aus rund 150 Festmeter Holz wollen die 15 Projekt-Mitarbeiter innerhalb eines Jahres in einer eigens errichteten Werfthalle den 25 Meter langen, gaffelgetakelten Zweimaster mit Laderäumen, Deckshaus, Heck- und Seitenrudern fertigen.

Manuel Miserok



Einen ersten Eindruck bietet dieses vier Meter lange Modell.
Foto: Manuel Miserok

Verstorben

Commander ret. William Grenfell

Der Vorreiter des deutsch-britischen Versöhnungsprozesses ist gegangen.



Commander ret. Grenfell und Fregattenkapitän a. D. Palaschewski (links)
Foto: Palaschewski

Am 28. Juni starb der englische Commander William Edward Grenfell in Portsmouth im hohen Alter von 93 Jahren. An diesen tapferen und aufrechten Marineoffizier der Royal Navy darf deswegen erinnert werden, weil er sich um die Aussöhnung zwischen der deutschen und der britischen Marine große Verdienste erworben hat. 1939 in die Marine eingetreten, diente er auf zahlreichen Kriegsschauplätzen meist an vorderster Front. Den Untergang seines Schiffes 1942 bei einer Konvoi-Schlacht im Eismeer überlebte er als einer der wenigen. Der Höhepunkt seiner Nachkriegslaufbahn war sein Einsatz als Stellvertretender Marine-Attaché an der Britischen Botschaft in Bonn von 1961 bis 1966. Konsequent erlernte er die deutsche Sprache, um dann in zahlreichen Auftritten, Reden, Veranstaltungen die ehemaligen Gegner miteinander ins Gespräch zu bringen. Das gelang vorzüglich – so wurde er zum Beispiel in die Marineoffizier-Crew 1940 aufgenommen und blieb bis zu seinem Tod Mitglied der Marine-Offizier-Vereinigung (MOV) und der Marinekameradschaft Bonn. Die Bundeswehr ehrte ihn mit der Verleihung ihres Ehrenkreuzes. Das Wohlgefallen seiner britischen Vorgesetzten errang er mit seiner Versöhnungsarbeit nicht.

Eberhard Kliem

Seit Oktober neues Museumserlebnis im dänischen Kronborg

Museum für Seefahrt im Trockendock

Die architektonisch raffinierte Nutzung eines ehrwürdigen Trockendocks ergibt ein bemerkenswertes M/S Museet for Søfart.

Das 1914 als Handels- og Søfartsmuseet gegründete und bisher im berühmten Hamlet-Schloss Kronborg residierende Museum zeigt sich seit dem 5. Oktober in ganz neuem Licht. Mit dem Aus- und Überbau der ehemaligen Trockendocks gleich nebenan hat das Museum nicht nur eine neue Heimstadt erhalten, auch der Name und das Konzept sind völlig neu. Um die Docks herum wurde das jetzt M/S Museet for Søfart genannte Museum in die Erde versenkt. Gläserne Brücken und Treppen, die durch das Dock verlaufen, verbinden nicht nur, sondern zeigen das Dock auch aus einer ungewohnten Perspektive. Die bedeutendste maritime Sammlung mit der größten Fachbibliothek in Dänemark kann nun ihre Dokumentation der zahlreichen Facetten der Seefahrt auf 7600 Quadratmetern präsentieren. Die Vorstellung der Sammlung findet auch auf ihrer Homepage ihre Fortsetzung (www.mfs.dk). Neben umfangreichen dänischen Schiffslisten und digitalisierten Artikeln zur Seefahrt ist besonders das fein aufgegliederte und leicht zugängliche Bildarchiv mit 34 000 digitalisierten Fotografien schon zu Hause die virtuelle Reise wert.

Marko Richter



Um dieses Dock aus dem 19. Jahrhundert herum wurde das Museum komplett neu erbaut. Foto: seier+seier

Foto: Rainer Herzberg



Shahin Nishabouri, eine Marinemalerin aus Persien

In mehrerlei Hinsicht ungewöhnlich: Allein „Marinemalerin" lässt aufhorchen, denn die Profession ist reichlich männerdominant. „Wikingersturm" heißt das neueste Gemälde der persischen Marinemalerin Shahin Nishabouri. Shahin malt überwiegend Acryl und Öl auf Leinwand, in nahezu allen Größen. Wunschmotive machen den größten Teil ihrer Aufträge aus. Wer eine Yacht oder ein Schiff besitzt, schickt einfach ein Foto per E-Mail und erhält innerhalb von zehn Tagen sein ganz persönliches Gemälde. Darüber hinaus arbeitet sie ununterbrochen an Bildern aus der See- und Schifffahrt. Mal romantisch in gedeckten Farben, mal rein technisch und in allen Details oder aber in farblich kräftigem, überschwänglichem Schwung – ganz nach dem Geschmack des Auftraggebers. Kontakt: shahin.h.@t-online.de

Verfahrenstrainer der Breguet Atlantic im Museum

Mitfliegen und aufklären am Boden

Seit 2010 ist der Marineaufklärer Breguet Atlantic nicht mehr im Einsatz. Jetzt wurde der Trainer des Seeaufklärers im Aeronauticum Nordholz aufgestellt.

Rund vier Jahrzehnte lang – von 1966 bis 2005 – hat das fliegende Personal der Aufklärungsmaschinen vom Typ Breguet Atlantic in einem Verfahrenstrainer die unterschiedlichsten Einsatzsituationen vor allem zum Aufspüren und Bekämpfen feindlicher U-Boote und Überwassereinheiten simuliert. Praxisnah konnten damit zum Teil extreme Situationen nachgestellt und bei Bedarf beliebig wiederholt werden, ohne dabei die Besatzung zu gefährden und gleichzeitig immens hohe Flug- und Manöverkosten zu verursachen.

Neben den beiden Piloten befanden sich weitere zehn Besatzungsmitglieder an Bord der viermotorigen Breguet Atlantic. Die Operatoren saßen vor Konsolen mit Bildschirmen, Mess- und Anzeigegeräten, um die Daten der Sensoren auszuwerten und die Effektoren zu bedienen. Hinzu kamen der Kommandant als Missionsleiter und der Navigator. Bei dem Verfahrenstrainer handelt es sich um einen 1:1-Nachbau der Flugzeugzelle.



Eng und dunkel: die Konsolen der Arbeitsplätze für zehn Operatores für das Aufspüren von U-Booten im „Kalten Krieg".

Foto: Ulf Kaack

Die Marineflieger des MFG 3 in Nordholz verfügten ab 1963 über 18 Breguet Atlantic, davon vier Maschinen in der Ausführung SIGINT (Signal Intelligence) als Messflugzeuge für die elektronische Aufklärung. Alle Flugzeuge von diesem Typ sind mittlerweile außer Dienst gestellt und durch den Nachfolger Lockheed P-3 Orion ersetzt worden. Der letzte Flug einer Breguet Br 1150 Atlantic bei der Deutschen Marine fand am 20. Juni 2010 statt.

Somit wurde auch der Verfahrenstrainer nicht mehr benötigt und kam in den Bestand des Aeronauticums. Sechs Jahre arbeiteten ehrenamtliche Museumsmitarbeiter daran, den Simulator für das Publikum wieder betriebsfähig zu machen. Seit Kurzem kann er bestaunt werden: jeden Dienstag zwischen 11:30 und 13:00 Uhr ist der weltweit einmalige Simulator in Nordholz geöffnet. Ehemalige Techniker des MFG 3, die den Verfahrenstrainer in ihrer aktiven Zeit täglich bedienten, zeigen ihn nun den Besuchern des Aeronauticums im Rahmen von Führungen mit visuellen und später auch audio-visuellen Effekten.

UK

Karibik-Törn abgesagt

Segelschiff Stiftung knapp bei Kasse

Wohl am Bedarf vorbeigebaut hat die Deutsche Stiftung Sail Training mit ihrem Flaggschiff ALEXANDER VON HUMBOLDT II.



Flügellahmes Schmuckstück: Die ALEXANDER VON HUMBOLDT II und ihre Betreiberstiftung haben Schwierigkeiten, ihre Seglerplätze für geplante Törns auszubuchen. Foto: Ulf Kaack

Die Deutsche Stiftung Sail Training (DSST) in Bremerhaven, Betreiberin der Bark ALEXANDER VON HUMBOLDT II, hat finanzielle Schwierigkeiten. Das bestätigte ein Sprecher des Stiftungsvorstands. Der Grund: Es gibt nicht genügend Interessenten für eine Karibik-Tour im bevorstehenden Winter. Ursprünglich sollte die ALEXANDER VON HUMBOLDT II durch die Karibik kreuzen. Zu wenig Teilnehmer buchten die Mitmach-Reisen. Die DSST sagte die Tour daraufhin ab. Die Lage sei nicht rosig, so der Sprecher weiter. Trotzdem gehe er davon aus, dass die „Alex II", weiter betrieben wird. Die Stiftung hat den Tourenplan geändert und es geht jetzt zu den Kanarischen Inseln. Die Stiftung steckt in einer noch nicht dagewesenen Finanzkrise. Die Plätze für 20 weitere zahlende Segler mehr müssen verkauft werden. Außerdem fallen höhere Gebühren für Lotsen und Liegeplätze an als für den kleineren Vorgänger. Hinzu kommt, dass kurzfristig Sponsoren für den 15 Millionen Euro teuren Bau des neuen Schiffes abgesprungen sind und die Stiftung dafür eingetreten ist. *Jörg-M. Hormann*

400

Meter lang ist das augenblicklich größte Containerschiff der Welt, die MC-KINNEY MOELLER der Maersk Reederei. Im Vergleich dazu ist die CAP SAN DIEGO auf unserer Titelseite mal gerade 160 Meter lang. Zum Betrieb eines Stückgutfrachters der 1960er-Jahre waren 48 Mann Besatzung an Bord. Das Maersk-Flaggschiff fährt mit 22 Mann, aber notfalls reichen auch nur 13 Menschen zum Betrieb. Das erste Schiff der sogenannten Triple-E-Klasse wird dank modernster Technologie im Vergleich mit heutigen Schiffen 50 Prozent der CO2-Emissionen einsparen. An so etwas wurde zu CAP-SAN-DIEOGO-Zeiten noch nicht einmal gedacht.



Foto: Maersk Deutschland

Briefe an die Redaktion



Zu „Meister ihrer Klasse, Planung und Bau der Panzerschiffe der Reichsmarine" in SCHIFF CLASSIC 2/2013

Auf Seite 18 ist nach der Bildunterschrift ein achterer Drillingsturm der ADMIRAL GRAF SPEE abgebildet. Das Foto zeigt jedoch einen Turm der SCHARNHORST oder GNEISENAU. Da weiß ich jetzt auch nicht genau, welcher davon das Katapult anfangs auf der Turmdecke hatte. Ich glaube, zeitweilig auch beide. Jedenfalls ist es unmöglich die ADMIRAL GRAF SPEE, wie schon allein der 15-cm-Zwillingsturm im Hintergrund belegt.

Eine weitere Anmerkung betrifft das Bild auf Seite 16. Das könnte man besser betiteln. Hier wird die Erkennung des Schiffes an dessen Bugwappen festgemacht. Das Bugwappen ist jedoch erst auf unmittelbare Nahdistanz erkennbar. Das markanteste Unterscheidungsmerkmal der ADMIRAL SCHEER sind die Scheinwerferplattformen am Mast. Die gab es so nur auf der SCHEER und die sind darüber hinaus auch aus nahezu jeder Ansicht auszumachen. Interessant ist in diesem Zusammenhang auch die Beobachtung, dass die Fotos von Seite 16 und Seite 4 gerade hierbei große Unterschiede zeigen. Die Bugwappen haben zum Beispiel entgegengesetzt ansteigende Schriftzüge und die Scheinwerferplattformen sind auf Seite 4 nicht identisch, sondern unterschiedlicher Konstruktion, während bei der ADMIRAL GRAF SPEE nur an der Frontseite eine Plattform angebracht ist, wie mein letztes Gemälde zur GRAF SPEE zeigt. Soweit meine Anmerkungen zu dem Artikel, der ansonsten natürlich prima ist.

Olaf Rahardt per E-Mail

Ich habe mir das genannte Heft insbesondere wegen des Artikels über die „Westentaschen-Panzerschiffe" gekauft und war dann doch etwas enttäuscht, denn die auf der Titelseite versprochenen Details kamen m. E. dann doch etwas zu kurz. Ich hätte mir doch gewünscht, dass gerade Details auf der Doppelseite 22/23 in den Vordergrund gerückt worden wären. Die Grafiken von Thomas Schmidt sind bemerkenswert – auch die Gesamtansichten beeindrucken natürlich –, aber gerade der Einblick in das Innenleben des Geschützturms wäre angesichts der neuen, gerade dort umgesetzten Technik einer besseren Beschreibung wert gewesen. Als Sohn eines 1944/45 auf dem Schwesterschiff LÜTZOW in der Ostsee eingesetzten Marinesoldaten hatte ich mir neue, über das Buch von H. G. Prager hinausgehende oder diese nochmals besonders illustrierende Darstellungen gewünscht. Als Ergänzung wäre m. E. sinnvoll gewesen, dass die Schwächen der Schiffskonstruktion (drangvolle Enge für die Besatzung, insbesondere im Maschinenraum) und die anfangs infernalische Lärmentwicklung (mindestens des Typschiffes) infolge nicht ausreichender bzw. nicht gelungener Dämpfung des Dieselmotor-Auspuffs mit genannt worden wären. Angesprochen wird der große Platzbedarf der Diesel-Maschinenanlage, jedoch fehlt ein Vergleich mit einer ähnlich leistungsstarken klassischen Antriebsanlage (Dampfkesselanlage und Turbine). So ist nicht nachvollziehbar, dass die Dieselmotoren und Getriebe mehr Platz benötigen. Gut ist dagegen die Darstellung des parlamentarischen Vorspiels.

Aber ich will damit den Artikel nicht grundsätzlich schlecht machen, vielleicht würde eine Fortsetzung auch die Gelegenheit bieten, weitere Ergänzungen/Präzisierungen zu bringen.

Klaus Busse per E-Mail

Zu „Neue Erkenntnisse für die U-Boot-Forschung" in SCHIFF CLASSIC 1/2013, Seite 74

In der Buchbesprechung wird der Eindruck vermittelt, dass es sich um die erste Darstellung zum „Einsatz der ‚Milchkühe' im Zweiten Weltkrieg" handelt. Dieses Buch ist höchstens die zweite Darstellung (als Buch) zu dem Thema. Zumindest eine frühere Buchveröffentlichung in dieser Sache liegt von John F. White vor: „U-Boot-Tanker 1941–1945. Unterwasserversorger für die Wolfsrudel im Atlantik", deutsche Ausgabe: Ullstein Verlag, 1. Auflage 2004, ISBN 3-548-25907-3, sowie „U 459 in erstmaliger Mission – Die Milchkühe", in: Morze – Statki i Okrety, Heft 9/2011, Seite 34 (in polnischer Sprache).

Hans-Jürgen Zeidler per E-Mail

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de oder
SCHIFF CLASSIC, Postfach 40 02 09, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.



Frachtschiffleben, bevor der Container kam

Ladebäume, Schauerleute

Seefahrerromantik auf Stückgutfrachtern … gab es die? Andreas Guhr lächelt bei dieser Frage versonnen. Viele Jahre ist er auf diesen Schiffen gefahren und hat den Beruf „Seemann" von der Pike auf gelernt. So sah sein Alltag aus.

Von Rainer Herzberg

Weiße Schwäne des Südantlantiks

Durch die Wiesen am Ufer des Nord-Ostsee-Kanals wird einem das Möwenblick-Panorama eines Frachtschiffs vergangener Generation mit einem Wald von Ladebäumen heute selten geboten, da muss der Betrachter schon in einem Hubschrauber sitzen. Beim Nord-Ostsee-Kanal bietet sich auch noch der Blick von einer der Hochbrücken auf die schmucke CAP SAN DIEGO an. „Weiße Schwäne des Südatlantiks" wurden die insgesamt sechs Kombischiffe des CAP-SAN-Typs der Hamburg-Süd Reederei genannt. Ab 1962 sind sie im Liniendienst zwischen Rio de Janeiro und Hamburg unterwegs. Die Hamburger lieben ihre „Schwäne" aus Stahl, die alle Blicke an der Elbe auf sich ziehen. Diese schnittige Optik, die eher an eine große Motoryacht als an einen Kühl- und Stückgutfrachter denken lässt, wären da nicht die Ladebäume und das leuchtende Weiß und Rot des Anstrichs, Hamburgs Farben und die der Traditionsreederei. Mehrmals im Jahr bietet sich dieses Bild auf der Elbe und eben auch auf dem Nord-Ostsee-Kanal, wenn das Museumsschiff CAP SAN DIEGO Fahrt aufnimmt, um den Menschen an Bord und am Ufer zu zeigen wie Frachtschiffe aussahen, bevor der Container kam.

Foto: Archiv Cap San Diego

CAP SAN DIEGO

und lange Reisen





Kräne und Hafen – eine Symbiose

Massen- und Stückgutfrachter drängen sich im Hamburger Hafen. In dieser Blütezeit entstehen die Schiffe des CAP-SAN-Typs. Bald werden sie vom Container verdrängt. So wie die Hafenkräne von „Kampnagel“. Damals bestimmte ein Wald von Kränen auf den Frachtern und den Kais das Hafenbild. In fremden Häfen und auf Reede benötigten die Schiffe eigene Kräne, um Ladung an Bord nehmen zu können. Im Hafen sind sie nötig, um die Ladung wieder aus dem Schiff an Land zu bekommen. Säcke, Fässer, Kisten, Paletten und so weiter sind das Ladegut, das die Kräne hoben oder senkten, und immer mussten Schauerleute die Ladung sicher händisch führen und am Anfang oder Ende der Kranarbeit zupacken oder tragen. Säcke, Kartons oder Bananenbüschel schultern, Holzverschläge oder Kisten verschieben – eine Knochenarbeit.

Foto: picture alliance/dpa

TRADITION: Die CAP SAN DIEGO gehört heute zusammen mit der RICKMER RICKMERS zu den Attraktionen des Hamburger Hafens.
Foto: picture-alliance/dpa

DIE BRÜCKE: Die Kommando- und Schiffführungszentrale des Kapitäns, damals und heute. Foto: Rainer Herzberg



HANDARBEIT: Nach langer Überfahrt in Brasilien angekommen, wurden am quirligen Kai von Santos kleine Frachtstücke noch per Hand verladen. Foto: Archiv Andrea Guhr

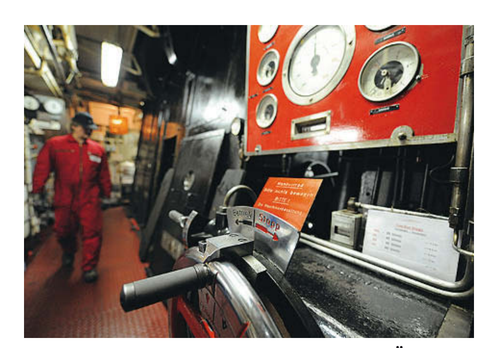
Zeiten, wo lange Reisen an der Tagesordnung sind und die Liegezeit zum Be- und Entladen in den Häfen der Welt reichliche Möglichkeiten bietet, Land und Leute kennen zu lernen, sind endgültig vergangen. Vor rund 50 Jahren entdecken die Reedereien bereits die Vorteile der Containerschiffe und interessieren sich zunehmend für diese moderne Art der Frachtbeförderung.

So ganz neu ist diese Erkenntnis allerdings schon zu der Zeit nicht mehr, denn bereits 1955 experimentieren die Amerikaner mit umgebauten Tankern und Stückgutfrachtern, von deren Decks die Kräne und Ladebäume entfernt werden, um die Aufleger von Sattelschleppern aufzunehmen und über lange Seestrecken zu transportieren. Dieses Konzept bewährt sich durchaus auch auf internationaler Ebene, und bereits 1963 wird die TOBIAS MAERSK in Dienst gestellt, das erste für diesen Zweck entworfene Semicontainerschiff der Welt. In schnellem Tempo geht die Entwicklung weiter, und immer mehr Reeder verabschieden sich von ihren nun unwirtschaftlich gewordenen Stückgutfrachtern.

Siegeszug der Container

Der Container als Transportelement setzt sich mehr und mehr durch. Diese Erfolgsgeschichte hat den Frachtschiffverkehr unumkehrbar revolutioniert und die immer wieder so verklärte Romantik der Seefahrt bleibt nur noch in den Erinnerungen der damaligen Besatzungen weiter lebendig, wird in Liedern besungen und in unzähligen Büchern beschrieben. Jeder Besucher der Hansestadt Hamburg kennt inzwischen die Containerterminals und die riesigen Schiffe, die mit mehr als 10 000 Containern elbaufwärts laufen, um hier in einem der modernsten Häfen weltweit in Rekordzeit ab- und umzuladen.

Aber der geschätzte Besucher und Tourist kann auch nicht vorbei an einem der elegantesten Stückgutfrachter der letzten Generation, der CAP SAN DIEGO, heute das größte Museumsfrachtschiff der Welt mit Seezulassung. Sie gehört zu einer Flotte von sechs baugleichen Stückgutfrachtern der Reederei Hamburg-Südamerikanische-Dampfschifffahrtsgesellschaft, kurz Hamburg-Süd. Die CAP-SAN-Schiffe sind nicht nur außerordentlich schnell, sie gehören auch zu den elegantesten Schiffen ihrer Zeit und werden im Volksmund wegen ihrer Farbgebung auch gern als die „Weißen Schwäne des Südatlantiks“ bezeichnet. Von 1962 bis 1981 sind sie regelmäßig im Liniendienst zwischen Europa und Südamerika unterwegs.



UHRENLADEN: Instrumententafel zur Überwachung der Hauptmaschine. Foto: picture-alliance/dpa



ÜBERWACHUNG: Feuerlöschalarmanlage auf der Brücke der CAP SAN DIEGO. Foto: R. Herzberg

Das Combischiff

Seit Jahrhunderten wird Fracht mit Schiffen über die Meere bewegt, angetrieben vom Wind in den Segeln, mit Dampfmaschinen und Turbinen, durch Dieselmotoren oder sogar mit Atomkraft. Das Schiff ist und bleibt das Mittel, große Mengen an Gütern preisgünstig zu transportieren. Die Waren sind verstaut in Säcken, Tonnen, Fässern, Kisten, Verschlägen oder auf Paletten.

Die Ladung nach Südamerika besteht zu 50 Prozent aus Kühl- und zu 50 Prozent aus Trockenkapazität, einer in der Regel recht gemischten Fracht also. Eigentlich sind da nur von der Größe und vom Gewicht her Grenzen gesetzt und ob und wo denn die notwendigen Geschirre, Kräne, Ladebäume zum Be- und Entladen zur Verfügung stehen. Auf dem Rückweg nach Europa nimmt man Gewürze an Bord, Gefrierfleisch, Holz, Kaffee, Kakao, Baumwolle, Orangenextrakt, Tabak, Sisal, Getreide und Textilien. Zusätzlich



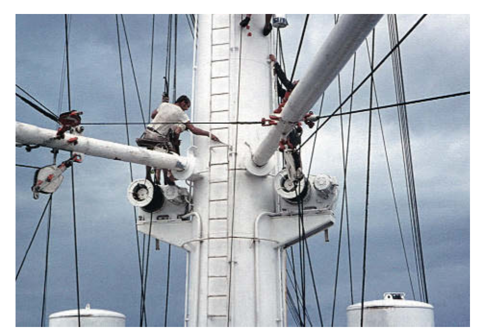
SEEMANNSKUNST: Spleißen von dicken Tampen – nichts für zarte Hände. Foto: Archiv A. Guhr

REAKTIVIERT: **Wieder auf Fahrt. Heute begeistert die CAP SAN DIEGO mit Tagesfahrten von Hamburg aus.** Foto: Archic CAP SAN DIEGO

KRAFTWERK: **11 650 PS, verteilt auf neun Zylinder. Die Hauptmaschine sorgt für eine hohe Reisegeschwindigkeit.** Foto: Rainer Herzberg

können noch bis zu maximal zwölf Passagiere mit auf Reisen gehen. Zu deren Komfort hat man nicht nur gemütliche Doppelkabinen, sondern sogar einen Swimmingpool auf dem hinteren Brückendeck installiert.

Als 1960 die Hamburg-Südamerikanische-Dampfschifffahrtsgesellschaft Eggert & Amsinck die 159 Meter lange und mit 9900 BRT vermessene CAP SAN DIEGO bei der Deutschen Werft in Hamburg in Auftrag gibt, ist sie das letzte einer ganzen Serie von Schiffen, bestimmt für den Linienverkehr nach Südamerika. Sie ist damals einer der modernsten und schnellsten Stückgutfrachter ihrer Zeit, aber auch bereits absehbar der letzte einer ganzen Generation. Gewagt ist die Linienführung mit dem einer Yacht nachempfundenen Mittelaufbau ohne Schornstein, denn die Abgase wurden über zwei integrierte sogenannte Abgaspfosten ins Freie geleitet. Mit zwei Kränen, diversen Ladebäumen, fünf extra großen Laderäumen, Kühlkammern und -laderäumen, Spezialladeluken und hydraulisch faltbaren Zwischendecks ist die Ladetechnik abgestimmt auf einen schnellen und möglichst reibungslosen Ladevorgang. Die Zweitakt-Fünfzylinder-Hauptmaschine von MAN mit insgesamt 11 650 PS sorgt für eine maximale Reisegeschwindigkeit von 20 Knoten (37 km/h). Man will schnell unterwegs sein! Vier Deutz-Viertakt-Dieselmotoren mit je 500 PS treiben vier 310-kW-Generatoren zur Stromversorgung an Bord an. Alle nautischen Geräte und Instrumente entsprechen dem modernsten Standard der Zeit, was im Übrigen auch auf die gesamte Ausstattung des Schiffes zutrifft. Die Hamburg-Süd hat beim Bau der CAP-SAN-Schiffe keineswegs gespart, denn es entspricht der Philosophie der Reederei, kräftige, schnelle und zuverlässige Schiffe zu bauen, um im Südatlantikverkehr ihre Spitzenposition nicht nur zu halten, sondern auch noch deutlich auszubauen.



SCHWINDELERREGEND: Rost picken und immer wieder malen, auch in den Ladebäumen.



MEDIZINSTATION: Klein, aber für Notfälle und Leichtverletzte immer bereit. Fotos (2): R. Herzberg

„Die Unterbringung der Besatzung ist durchaus komfortabel. Man wohnt und schläft in klimatisierten Zweibettkammern“,

erinnert sich Besatzungsmitglied Andreas Guhr

TECHNISCHE DATEN CAP SAN DIEGO

Länge ü. a.	159,40 m
Größte Breite	21,47 m
Vermessung	9998 BRZ
Geschwindigkeit	20,3 Knoten bei 118 U/min
Schiffsgewicht	6700 t bei einem Tiefgang von 5,40 m in Ballast
Tragfähigkeit	10 700 t
Tiefgang	In Ballast: ca. 6 m
Hauptmaschine	11 650 PS; MAN, 2-Takt-Motor mit 9 Zylindern, Abgasturbolader
Hilfsdiesel	4 x Deutz mit jeweils 500 PS zur Stromerzeugung über Generatoren (440 V/115 V)
Klasse	GL 100A4–K50; Fahrterlaubnisschein der See-Berufsgenossenschaft (See BG)
Werft	Deutsche Werft Hamburg
Bauzeit	1961–1962
Ablieferung	Hamburg-Süd (HSDG) am 27. März 1962

Die Besatzung

48 Besatzungsmitglieder sind notwendig, um dieses Schiff sicher in Betrieb zu halten, im Gegensatz zu den modernen Containerschiffen, wo man sich schon mit 24 begnügt. So verwundert es auch nicht, dass die Reedereien den Umstieg auf die Containerschiffe nicht ungern vollzogen haben, denn neben weiteren wirtschaftlichen Vorteilen ist diese Personaleinsparung natürlich ein deutlicher Kostenfaktor in der Kalkulation. Die Crew der CAP SAN DIEGO teilt sich wie folgt auf: Brücke/Deck: acht Offiziere, vom Kapitän bis zu den Offiziersanwärtern; Decksmannschaft: 13, vom Bootsmann bis zu den Schiffsjungen; Maschine: 14, vom Leitenden Ingenieur bis zum Schmierer; Verwaltung: sieben, vom Verwalter bis zum Wäscher; Verpflegung: sechs, vom Chefkoch bis zu den Messejungen.

Andreas Guhr erinnert sich: „Die Unterbringung der Besatzung ist durchaus komfortabel. Man wohnt und schläft in der Regel in klimatisierten Zweibettkammern, die gemeinsamen Waschräume und Bäder (!) sind in unmittelbarer Nähe.“ Bedingt durch unterschiedliche Schichten steht so in den meisten Fällen einem Mann in seiner wachfreien Zeit der Raum allein zur Verfügung. Ein Luxus, vom dem ganze Generationen von Seeleuten über Jahrhunderte nicht zu träumen



FAMILIENTREFFEN: Gleich zwei CAP-SAN-Schiffe am Kai im Hafen von Santos. Foto: Archiv Andreas Guhr

gewagt haben. Deutlich komfortabler haben es der Kapitän und die Offiziere.

Ihnen stehen ein Wohnraum, ein Schlafzimmer und ein Bad zu, natürlich mit fließendem Warm- und Kaltwasser und ebenfalls voll klimatisiert. An Steuerbord wohnen traditionsgemäß der Kapitän und die nautischen Offiziere sowie die Decksmannschaft, an Backbord das Maschinenpersonal und die Verwaltung. Gearbeitet wird nach einem festen Sechs-Stunden-Schichtplan, wobei die Wachgänger und sogenannten Tagelöhner jeweils Acht-Stunden-Schichten zu absolvieren haben.

Die Tagelöhner gehören zur Decksmannschaft und haben überwiegend die Aufgabe, das Schiff in Schuss zu halten. Das heißt Rost picken, malen, Überholungsarbeiten und Reparaturen ausführen. Auf einem Schiff, das permanent der Witterung und dem Salzwasser ausgesetzt ist, herrscht an Arbeit definitiv kein Mangel, und nur an Tagen mit schwerem Seegang oder bei extremen Wetterbedingungen müssen die Arbeiten aufgeschoben werden. Die Sicherheitsstandards für die Besatzung sind extrem hoch, unterliegen damals deutschem Recht und werden aufs Schärfste überwacht und eingehalten.

Die Reisen

Ziemlich genau 60 Tage dauert eine Reise nach Südamerika. Linienmäßig und immer nach einem exakten Fahrplan ist der Ausgangshafen zunächst Rotterdam. Von hier aus geht es weiter nach Hamburg, Bremen, durch die Biskaya, an Madeira und den Kap Verden vorbei zum ersten brasilianischen Hafen Salvador Bahia. Die Fahrt dauert gut zwölf Tage, bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 17 Knoten. Gibt es Verzögerungen, liegt das weniger am Wetter, sondern oft eher an verstopften Häfen oder blockierten Kaianlagen.

Zwischen drei und sechs Tagen liegt die CAP SAN DIEGO zum Löschen der Ladung im Hafen. Genügend Zeit für die wachfreie Mannschaft, um sich ausführlich an Land und gelegentlich auch nach den schönen Töchtern des Landes umzusehen. So manch ein Sailor ist da den Verlockungen von Sonne, Palmen und kaffeebrauner Haut erlegen und hat auf die Heimreise verzichtet. Die Eindrücke müssen enorm sein, denn diese Reisen sind bei den Seeleuten der Hamburg-Süd über die Maßen begehrt und die damals noch überwiegend deutsche Crew arbeitet mit der Aussicht auf die zu erwartenden Erlebnisse hochmotiviert und in allerbester Stimmung.

Das Löschen der Ladung wird nicht durch die Besatzung, sondern ausschließlich durch Hafenarbeiter/Schauerleute erledigt, die sowohl an Bord als auch an Land für den Umschlag verantwortlich sind. Selbst die Winschen der Kräne und Ladebäume der CAP SAN DIEGO werden von dieser Mannschaft bedient. Sehr zur Freude der Stammbesatzung und zum Verdruss des Kapitäns haben diese Burschen aber auch schon mal die Arbeit eingestellt, schlicht, weil deren starke Gewerkschaft verfügt, am Wochenende sei nicht zu arbeiten. So hat man weitere zwei Tage zur freien Verfügung, worüber wohl niemand traurig ist.

> **„Die Südamerika-Route war meine absolute Traumstrecke. Manchmal bin ich drei Reisen am Stück gefahren.“**
>
> Kapitän Rüdiger von Ancken, damals 1. Offizier auf der CAP SAN DIEGO

Der Heimweg

Weniger günstig kommt allerdings der Kapitän im Hafen davon. Seine Aufgabe besteht darin, in Zusammenarbeit mit dem Ladeoffizier eine Generalladeliste zu erstellen und die Verteilung der Ladung so einzuplanen, dass sie in der Reihenfolge der als Nächstes anzulaufenden Häfen auch wieder gelöscht werden kann. Die Route führt daraufhin gewöhnlich weiter nach Rio, Santos, Salvador und Re-



ENDLOSARBEIT: Ein Schiff, das ständig auf hoher See ist, verlangt regelmäßige Instandhaltung. Fotos (4): Archiv Andreas Guhr



TEAMWORK: Das Sichern der Decksladung war ein mühseliges und zeitraubendes Geschäft.



SCHWERSTARBEIT: Das Stauen von zentnerschweren, zum Teil aufgeplatzten Zementsäcken auf Paletten war eine dreckige Arbeit.



STAPELHOLZ: Die Zwischenböden der Ladung müssen an Deck neu sortiert und gestaut werden.

cife, dem letzten Hafen auf diesem Törn. Von hier aus geht es auf direktem Wege zurück in Richtung Heimat. Dort angekommen, darf man sich nun nicht etwa längere Ruhezeiten vorstellen. Es wird umgehend neu geladen und schon nach wenigen Tagen ist man wieder auf See Richtung Brasilien. In der Regel fährt eine Besatzung drei Törns von je 60 Tagen und bekommt dann drei Monate Urlaub, soweit sie nicht sogar abgemustert wird.

1986 wird die CAP SAN DIEGO an die spanische Reederei „Ybarra" verkauft und läuft unter dem Namen SAN DIEGO unter der Flagge von Panama weiter, im Charterverkehr für die Hamburg-Süd. Als dieser Vertrag ausläuft, übernimmt die „Multigrade Shipping Inc." in Monrovia das Schiff, tauft es auf den Namen SANGRIA und bedient damit die Karibikinseln St. Vincent und Grenadine mit Heimathafen in Kingstown. Vor der Verschrottung wird das Schiff im letzten Moment durch die Hansestadt Hamburg gerettet, die die SANGRIA am 12. August 1986 kauft und über Cuxhaven zurück nach Hamburg holt.

Die CAP SAN DIEGO steht heute symbolisch für eine lange, erfolgreiche und bedeutende Epoche in der langjährigen Geschichte der Hamburg-Süd. Sie und ihre Schwesterschiffe bilden Anfang der 1960er-Jahre bis Mitte der 1980er-Jahre sowohl den Höhepunkt als auch den Abschluss einer konventionellen, transatlantischen Linienschifffahrt. Heute gehört das Schiff der „Stiftung Hamburger Admiralität", die mit einer fest angestellten Stammbesatzung und zirka 40 freiwilligen, ehrenamtlichen Helfern, die teilweise sogar auf diesem Schiff zur See gefahren sind, die CAP SAN DIEGO nicht nur in Bestzustand, sondern auch fahrtüchtig hält. Noch immer verlässt sie gelegentlich ihren Liegeplatz und unternimmt Gästefahrten elbabwärts in Richtung Cuxhaven, zu den Ostfriesischen Inseln und durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Kiel. Dass dies möglich ist, verdankt sie großzügigen Spendern, Sponsoren und Tagesgästen, aber nicht zuletzt auch ihrer unermüdlichen und treuen Besatzung. ⚓

INFO Die CAP SAN DIEGO als Museumsschiff

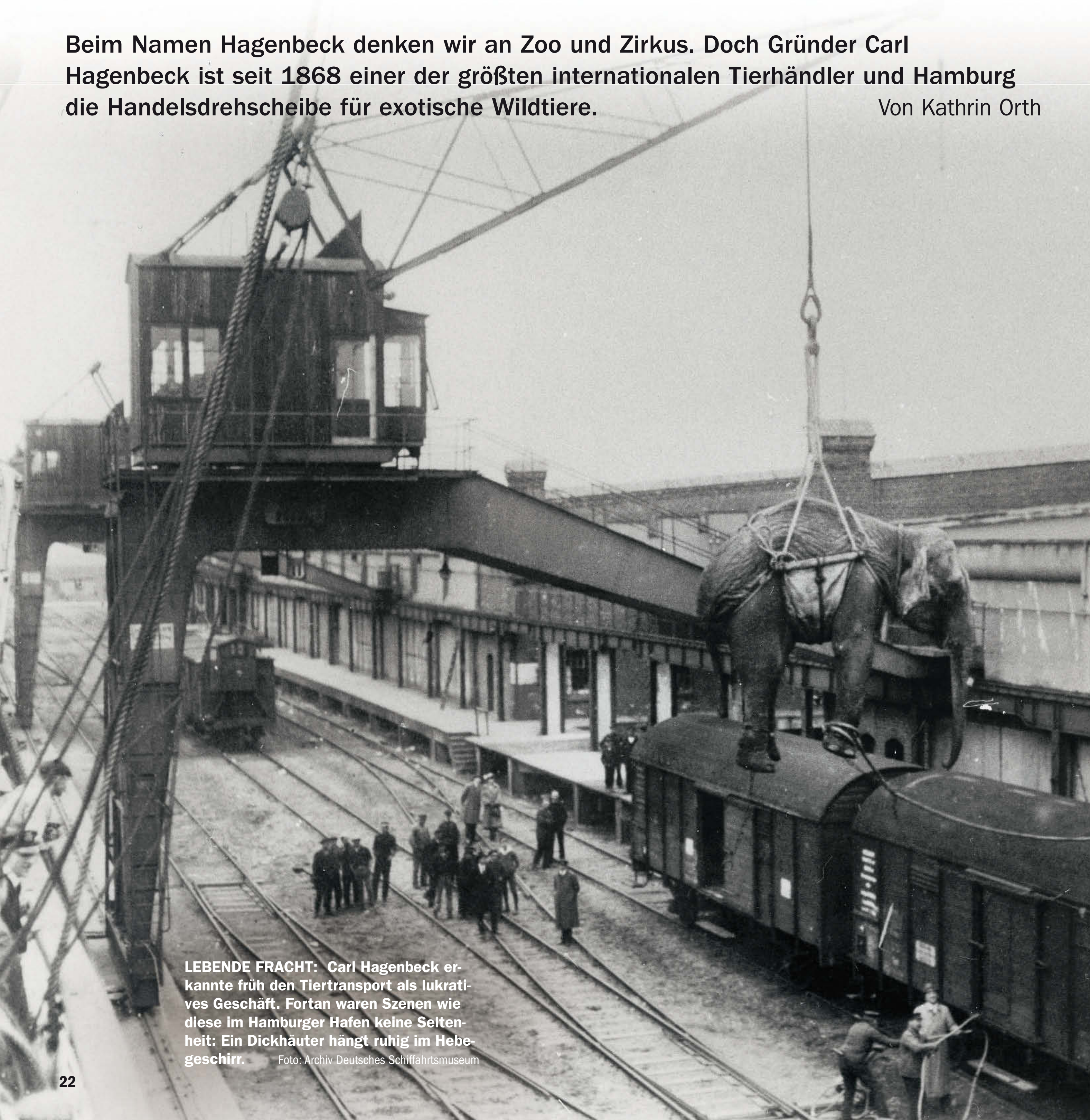
Besichtigung: Die CAP SAN DIEGO ist täglich von 10:00 bis 18:00 Uhr für Besucher geöffnet (nur am 24. Dezember ist das Museum geschlossen). Zu diesen Zeiten sind auch die Ausstellungen an Bord zu besichtigen.
Übernachten: In Einzelkabinen, in Doppelkabinen oder in den ehemaligen Räumen des Kapitäns bietet die CAP SAN DIEGO eine stilvolle Übernachtungsmöglichkeit direkt auf der Elbe. Jede Passagierkabine verfügt über ein eigenes Vollbad mit Toilette, ist mit Satelliten-TV und Minibar ausgestattet.
Kontakt: Carola Miesner (Front Office), zuständig für: Hotelbuchungen, Gästefahrten, Führungen und allgemeine Informationen, Tel. 040/36 42 09, info@capsandiego.de

Hagenbeck-Tiertransporte über See

Von der afrikanischen Savanne in den Zoo

Beim Namen Hagenbeck denken wir an Zoo und Zirkus. Doch Gründer Carl Hagenbeck ist seit 1868 einer der größten internationalen Tierhändler und Hamburg die Handelsdrehscheibe für exotische Wildtiere.

Von Kathrin Orth



LEBENDE FRACHT: Carl Hagenbeck erkannte früh den Tiertransport als lukratives Geschäft. Fortan waren Szenen wie diese im Hamburger Hafen keine Seltenheit: Ein Dickhäuter hängt ruhig im Hebegeschirr. Foto: Archiv Deutsches Schiffahrtsmuseum

Hamburg-Steinwerder, 1864. Ein Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie liegt am Kai. Davor steht ein großer Elefant, der sich weigert, an Bord zu gehen. Der hölzerne, pontonähnliche Steg auf das Schiff schwankt und ist ihm nicht geheuer. Nach mehreren Überredungsversuchen werden dem Tier schließlich an den Vorderfüßen Taue angebracht. Auf Kommando ziehen 20 Mann den Dickhäuter Schritt für Schritt vorwärts. Dieser lässt sich das ruhig gefallen. Nur noch wenige Meter vom Verdeck entfernt, zieht er plötzlich das linke Vorderbein mit einem kurzen Ruck zurück – darauf purzeln die Seeleute am Tauende durcheinander. Dann schreitet er seelenruhig in seinen Kasten, der bereits an Oberdeck festgezurrt steht. „Ich glaube, wenn Elefanten lachen könnten, dieser hätte nach Ankunft in seiner Kiste laut gelacht!", kommentiert Carl Hagenbeck 40 Jahre später diese Episode in seinem Buch „Von Tieren und Menschen". Tiere über See zu transportieren, ist wahrlich kein einfaches Geschäft.



AUSGANG AN DECK: Bewegung soll die Tiere fit halten – auch wenn diese Zebus Schlachtfutter für die geladenen Raubtiere sind. Foto: Archiv Hagenbeck

Als Tierhändler weltbekannt

Der Hamburger Carl Hagenbeck war einer der erfolgreichsten und bekanntesten Tierhändler der Welt. Von seinem Vater, dem Fischhändler Gottfried Claes Carl Hagenbeck, übernimmt er 1868 die zwanzig Jahre zuvor gegründete Tierhandlung. Carl erweist sich als findiger Geschäftsmann, knüpft internationale Kontakte und lässt Agenten exklusiv für sich arbeiten. Mehrmals im Jahr entsendet er Expeditionen nach Afrika, Asien oder in die Arktis. Die gefangenen Tiere verkauft er an Menagerien, Zirkusse und Privatleute sowie vor allem an die überall neu entstehenden Zoologischen Gärten. Sein Erfolg wird durch die Vollendung des Suez-Kanals und die wachsende Präsenz des deutschen Handels in Afrika und im Fernen Osten begünstigt. Die Hafenstadt Hamburg ist für den Tierhandel ein ideales Pflaster. Schon immer haben Schiffsbesatzungen exotische Tiere aus Übersee mitgebracht und sie in den europäischen Häfen an Händler verkauft.

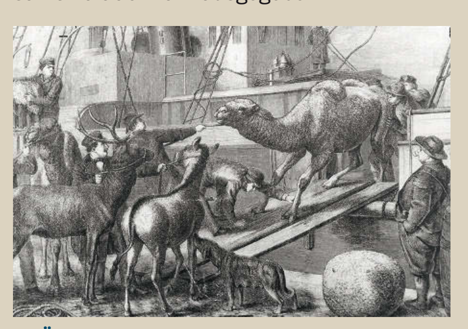
Nun sind spezielle Tierfänger unterwegs, um exotische Tiere zu fangen oder zu kaufen. Diese werden dann zu Fuß, mittels Tragetieren, per Eisenbahn oder über Flüsse zu einer großen Küstenstadt transportiert. Von dort verkehren Hochseeschiffe, die sie nach Europa bringen. In der Anfangszeit dauert es Tage oder Wochen bis sich eine Mitfahrgelegenheit für die ungewöhnliche Fracht ergibt. Mal liegen keine geeigneten Schiffe bereit, mal will der Kapitän die gefährlichen „Passagiere" nicht an Bord nehmen. Manchmal sind Häfen wegen Seuchengefahr monatelang gesperrt.

Keine Schiffe für Großtiere

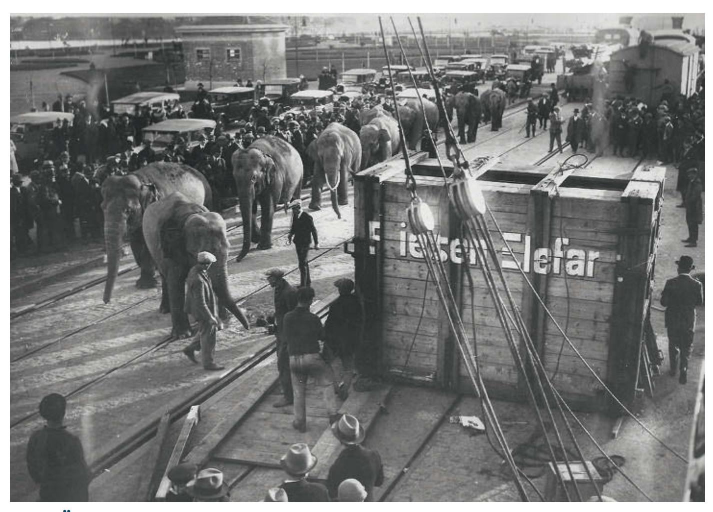
Die Hamburg-Amerika-Linie weigert sich zunächst, große Tiere auf ihren Dampfern zu transportieren. Es bedarf langer Verhandlungen und der Zahlung von 5000 Mark – eine ungewöhnlich hohe Frachtgebühr –, bis erstmals ein Elefant an Oberdeck mitreisen darf. Im Laufe der Zeit avanciert die Hapag aber zu einer bevorzugten Reederei der Firma Hagenbeck. So sind auch die großen Schiffe der P-Klasse, PENNSYLVANIA, PRETORIA und PATRICIA, der Hamburger Reederei im Geschäftsjahr 1901/02 für die Hagenbeck-Tierhandlung unterwegs. 1928 überquert ein besonders schwerer „Passagier" an Bord des Hapag-Dampfers CLEVELAND den Atlantik. Der vier Tonnen schwere See-Elefant „Goliath" wurde für Hagenbeck im Polar-

SPEZIALAUFTRAG „Wüstenschiffe" für die Schutztruppe

Der hervorragende Ruf Carl Hagenbecks verschafft ihm 1905 einen Großauftrag besonderer Art. Vom deutschen Kolonialministerium wird er beauftragt, mehr als 2000 Reitdromedare an die Schutztruppe in Deutsch-Südwestafrika zu liefern. In einer beispiellosen organisatorischen Leistung – mit Futterlieferungen aus Deutschland und fünf gecharterten Schiffen – werden Tiere im Sudan, in Abessinien und Somaliland aufgekauft und nach Südafrika verschifft. Dabei gestaltet sich die Übernahme der Tiere in den Küstenorten ohne Hafenkais als ausgesprochen schwierig. Die Dromedare werden mit weichen Palmbaststricken wie ein Postpaket gefesselt. Mindestens zwölf Mann packen das Tier und schleifen es durch das Wasser zu einer Barke. Zwei Mann müssen dabei den Kopf des Tieres über Wasser halten. Auf dem Bordrand der schräggestellten Barke wartet eine andere Mannschaft, die das Dromedar an Deck hebt und durch eine Drehung auf den Boden der Barke fallen lässt. Sobald zehn bis zwölf Tiere wie Pakete dicht nebeneinander das Boot füllen, hisst man das Segel und steuert den auf Reede ankernden Dampfer an. Dort wird die kostbare Fracht mit Ladebäumen an Deck gehievt. Einige Male passiert es, dass sich ein Dromedar während der Luftreise aus der Kranschlinge strampelt und kopfüber ins Rote Meer plumpst. Doch keines der 400 Dromedare geht beim Verladen auf die MARIE MENZELL verloren. Da Dromedare sehr leicht unter Hautkrankheiten leiden, müssen sie während der ganzen Reise regelmäßig mit Kreolin und Seife gewaschen und desinfiziert werden. Für das letztlich erfolgreiche Unternehmen muss Hagenbeck zunächst viel Kapital vorstrecken. So werden allein für die notwendigen Telegramme insgesamt 20 000 Mark ausgegeben.



STÖRRISCH: Für dieses sture Kamel benötigt man alle Tricks. Stich nach einer Zeichnung von Heinrich Leutemann. Foto: Archiv Hagenbeck



IM GÄNSEMARSCH: **Elefantenfracht am Kai, dann geht es mittels Verladekiste an Bord.** Foto: Archiv Hagenbeck



KISTENTRANSPORT: **Zu ihrem Schutz werden die Tiere meist in Transportkisten verladen.** Foto: Eberhard W. Haase © Archiv DSM

meer gefangen und ist nun auf dem Weg zum berühmten amerikanischen Zirkus Barnum & Bailey.

Doch Hagenbeck nutzt auch andere deutsche und ausländische Reedereien. Die BIELEFELD der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft (DADG) bringt Fracht zum Zoologischen Garten Sydney. John Hagenbeck, Halbbruder von Carl und in Colombo lebend, verschickt die von ihm gekauften Tiere regelmäßig mit Schiffen des Norddeutschen Lloyd, darunter Reichspostdampfer im Ostasien- und Australien-Liniendienst. Aber auch Frachtschiffe der Deutschen Dampfschifffahrtsgesellschaft (DDG) Hansa oder der Hamburg Süd transportieren Hagenbeck-Tiere. Innerhalb Europas wird gerne mal die General Steam Navigation Company genutzt, die Routen zwischen Harwich und Hamburg sowie Rotterdam betreibt.

Gut vernetzt und unter intensiver Nutzung der Telegrafenverbindungen gelingt es der Firma Hagenbeck, Anschlüsse und Weitertransport der Tierladungen effektiv zu organisieren. Diese reisen als Einzeltiere oder als Karawane nicht nur auf Frachtern, sondern auch auf Passagierdampfern mit. Für die Passagiere bedeutet das Unterhaltung, aber auch ein gewisses Risiko.

Effektive Organisation

Die meisten Tiere werden in Käfigen verladen. Größere Tiere wie Pferde, Elefanten, Kamele oder Nashörner gehen in der Regel auf eigenen Beinen an Bord oder werden mit Kränen gehievt. Dass das nicht ohne Mühen und Widerstand passiert, hat die eingangs geschilderte Episode gezeigt. Sind die Tiere erst kurz zuvor gefangen worden und konnten sich noch nicht an die neuen Umstände gewöhnen, reagieren sie mit äußerster Gereiztheit und energischen Ausbruchsversuchen. Das ist nicht nur gefährlich für Schiffsbesatzung und Tierpfleger, sondern auch für das Tier selbst. Dabei birgt eine mehrwöchige Seereise ohnehin erhebliche Risiken für die wertvolle Fracht: Verletzungen durch Wetterkapriolen und Unfälle, Krankheiten und Verdauungsstörungen. Wie die Menschen leiden auch Tiere an der Seekrankheit und verweigern die Nahrungsaufnahme. Insbesondere Elefanten reagieren

HINTERGRUND Circus Hagenbeck

1887 gründet Carl Hagenbeck ein eigenes Zirkus-Unternehmen: „Hagenbecks Zoologischer Circus". Man tourt durch Europa und unternimmt vielbeworbene Auslandsreisen. Das zusammengeknüpfte Band der Weltreisen des Hagenbeck-Zirkus, der zeitweise über drei verschiedene Ensembles verfügt, reicht neunmal um die Welt – 395 439 Kilometer. Besondere Berühmtheit erlangt die „Welttournee" 1933/34 nach Japan, Indien, China und Ägypten. Zu diesem Zweck wird der Hapag-Dampfer SAARLAND, ein 10 000-Tonner, gechartert und umgebaut. In der Werft wird Raum geschaffen für die Giraffen. Die Bordwände erhalten Bullaugen, damit Tageslicht in die Unterkünfte der Tiere fällt. Thermoskisten, deren Zwischenwände später mit Stangeneis gefüllt werden, dienen als Eisschränke für die riesigen Fleischvorräte. Mit ausrangierten Matratzen werden die Wände der Stallungen, insbesondere für die wertvollen Dressurpferde, gepolstert. Um den Tieren Bewegung zu ermöglichen, entsteht im Inneren des Schiffes eine regelrechte kleine Reitbahn. Sie führt durch die Trennwände der drei achteren Ladeluken und wird mit geripptem Holz ausgelegt, damit die Tiere einen festen Halt finden können. Das Oberdeck nimmt die Käfigwagen und die Verschläge für Kamele sowie die Schwimmbecken für Seelöwen und Flusspferde auf. Die Einschiffung von Tieren und Material dauert acht Tage. Aufgrund der hohen Hafenliegegebühren, Unterhaltungskosten usw. werden für die nächsten Teilstrecken der mehrmonatigen Tour immer wieder neue Dampfer gechartert. Mit der DUISBURG geht es nach Shanghai, mit der JOHAN VAN OLDENBARNEWELT über Singapur und Colombo nach Kalkutta. Die KANAK bringt die bunte Reisegesellschaft weiter nach Ägypten.



SPEZIALSCHIFF: **Die SAARLAND, ein Hapag-Dampfer, wird für den Zirkustransport um die Welt besonders ausgerüstet. Die Tiere sollen die Strapazen gut überstehen.** Foto: Archiv Hagenbeck



WELTREISE: **Wenn der berühmte Hagenbeck-Circus auf Reisen ging, mussten zahlreiche Wagen verladen werden.** Foto: Archiv Hagenbeck

sehr sensibel auf den schwankenden Untergrund. Einem Leopardenpärchen an Bord der BÄRENFELS reicht schon etwas Wasser, um sich zu beruhigen.

Brüche und Seekrankheit

Gottfried Hilgerdenaar, Mitte der 1950er-Jahre Seemann auf dem DDG-Dampfer, erinnert sich noch gut an seine erste Seereise und den ständigen Durst. „Also habe ich den beiden Wasser hingestellt, das sie gierig getrunken haben … Seit dem Tage habe ich die beiden jeden Tag mit Wasser versorgt und gestreichelt, bis sie in Rotterdam auf die Bahn verladen wurden, um zum Zoo in Gelsenkirchen transportiert zu werden.“ Wird es stürmisch, kann es leicht zu Beinbrüchen und anderen Unfällen kommen. Strauße sind dafür besonders anfällig. Bei einem Hagenbeck-Seetransport gehen 32 der 42 Tiere ein. Giraffe Daisy, Star von Barnum & Bailey, verliert bei einem heftigen Sturm den Halt in ihrer Box und bricht sich den Hals an zwei Stellen. Giraffen sind damals, 1898, schwer zu bekommen. Als einzige Giraffe in Amerika war sie für die London-Tournee des Zirkus besonders angekündigt worden.

Bei einem Hagenbeck-Tiger, der nicht mehr fressen will, entdeckt man auf hoher See, dass er von einer Zahnfistel befallen ist, die ihm starke Schmerzen verursacht. Glücklicherweise befindet sich unter den Passagieren ein bekannter deutscher Chirurg, der bereit ist, die Operation vorzunehmen. Der Eingriff verläuft rasch und erfolgreich.

Andere Tiere kämpfen mit den klimatischen Veränderungen der Reise. So benötigen Schlangen eine gleichmäßig warme Umgebung. Erreicht ein Transportschiff also kühlere Regionen, werden die Tiere in der Nähe des Maschinenraumes untergebracht. Und beim Entladen müssen die Kisten sorgfältig in Decken gehüllt werden. Doch selbst die beste Planung schützt nicht vor Verlusten: 1883 kauft Carl Hagenbeck in England 163 Riesenschlangen im Wert von über 1000 Pfund Sterling. Auf der Überfahrt gerät das Schiff in einen schweren Nordoststurm und erreicht Hamburg erst nach sieben Tagen in der kalten Nordsee. Die an tropische Temperaturen gewöhnten Tiere liegen starr und leblos in ihren Kisten. Verloren ist damit nicht nur das Geld für die Schlangen, sondern eigentlich der doppelte Betrag, denn die Tiere waren bereits für einen festen Preis in die USA weiterverkauft.

Hagenbeck schließt Exklusivverträge mit Tierfängern vor Ort, denen er im Gegenzug jeweils ihre gesamte Lieferung abkauft. Dabei gelangen viele Tiere gar nicht nach Hamburg, sondern werden gleich weiterverkauft. So reisen sie von den Mittelmeerhäfen Triest, Genua oder Marseille per Eisenbahn nach Wien, Paris oder Rom. Hat Hagenbeck nachgefragte Tiere gerade nicht verfügbar, so agiert er als Zwischenhändler und kauft diese bei anderen Tierhändlern oder auf den Märkten in London, Antwerpen oder Rotterdam. Die Telegrafie macht es möglich, schnell zu reagieren.



„… die Frage der Verpackung, des Futters, der Bequemlichkeit, der Pflege, der Sicherung gegen Krankheiten und Gefahren verlangt die größte Aufmerksamkeit …“

John Hagenbeck über Tiertransporte in „Südasiatische Fahrten und Abenteuer“, 1898





BORDPFLEGE: **Leoparden tränken oder Tapir füttern … nicht gerade übliche Seemannsaufgaben.** Fotos (2): G. Hilgerdenaar/Privat

Ein Zoo als Nebenprodukt

Doch nicht immer gelingt es, alle Tiere sofort weiterzuverkaufen. Unterbringung, Fütterung und Pflege kosten viel Geld. Also öffnet Hagenbeck seine Menagerie für Besucher, die immer wieder die neuesten exotischen Erwerbungen zu sehen bekommen. Aufgrund des großen Erfolges baut er 1907 „Hagenbecks Tierpark“ in Hamburg-Stellingen, den ersten zoologischen Garten der Welt mit gitterlosen Gehegen. Mit dem Tierpark sowie den weiteren Geschäftszweigen Zirkus, Dressur und Völkerschauen gelingt es, die Schwankungen im Tierhandel auszugleichen.

Kommt das Schiff an seinem Bestimmungshafen an, sind die Tiere nach der langen Seereise oft verängstigt und scheu oder sehr gereizt. Die neue Umgebung und der Lärm des Hafenbetriebs verstärken ihre Unsicherheit. Ohne Zweifel sind solche Transporte, eine anfangs nicht artgerechte Ernährung und Unterbringung für viele Tiere qualvoll, für manche tödlich. Dazu kommt, dass der Tierschutz damals eine weit geringere Rolle spielt als heute. Auch das Wissen um den sicheren und artgerechten Seetransport der seltenen Tiere ist erst langsam gewachsen. Großen Anteil daran hat Carl Hagenbeck, der von vielen Zoodirektoren und auch von Alfred Brehm, dem Verfasser des berühmten Tierlebens, verehrt wurde. Hamburgs Tierschützer ernennen ihn sogar zu ihrem Ehrenmitglied. ⚓



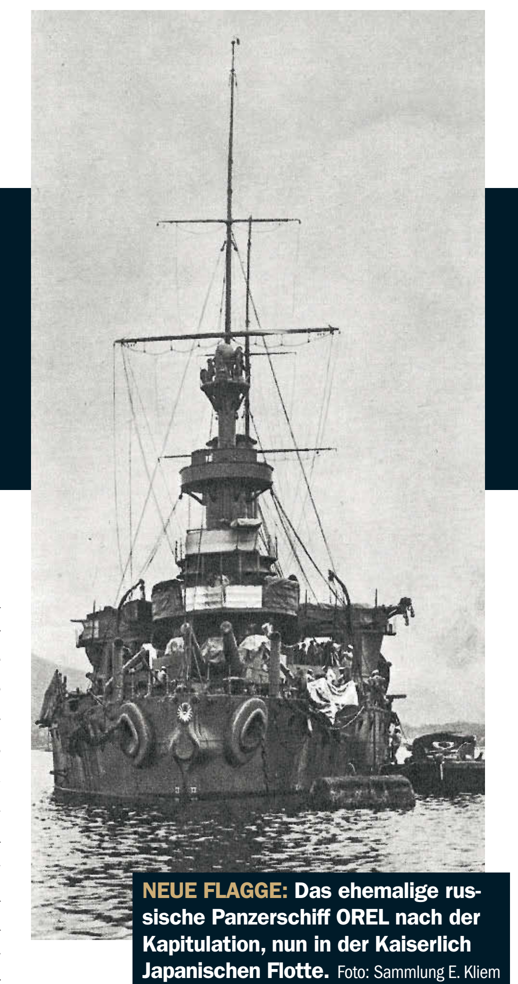
Wenn als letzter Akt nur die Selbstversenkung bleibt

Eine Frage der Ehre

ENTMASTET: Eine Situation aus der Schlacht bei Trafalgar. Links das englische Flaggschiff VICTORY, rechts das zusammengeschossene und entmastete spanische Flaggschiff SANTISIMA TRINIDAD, auf den gerade die spanische Flagge zum Zeichen der Kapitulation niedergeholt wird. Im Hintergrund das französische Flaggschiff BUCENTAURE, das die Flagge bereits gestrichen hat. Gemälde von Eduardo de Martino. Foto: Internationales Maritimes Museum Hamburg

Die Flagge streichen gilt als Schmach für den Kommandanten eines Kriegsschiffs. In aussichtsloser Lage und letzter Konsequenz erhält nur die Selbstversenkung die Ehre. Nicht immer, wie die Seekriegsgeschichte zeigt.

Von Eberhard Kliem



NEUE FLAGGE: Das ehemalige russische Panzerschiff OREL nach der Kapitulation, nun in der Kaiserlich Japanischen Flotte. Foto: Sammlung E. Kliem

Beschreibungen der heroischen Umstände des Todes von Admiral Lord Horatio Nelson in der siegreichen Schlacht von Trafalgar gegen die französische Flotte am 21. Oktober 1805 gehören zum Kernbereich der Tradition der Royal Navy. Von einer Musketenkugel getroffen, wird der sterbende Flottenchef unter Deck getragen. Unter Aufbietung seiner letzten Kräfte fragt er den Kommandanten seines Flaggschiffes VICTORY: „Ich hoffe, Hardy, keines unserer Schiffe hat die Flagge gestrichen?" Worauf jener antwortet: „Nein, mein Lord, das wird niemals geschehen." Der Dialog beschreibt prägnant und in aller Kürze einen Ehrenkodex, der in allen Marinen der damaligen Welt verbindlich war und eingehalten wurde: Das eigene Kriegsschiff durfte nicht in Feindeshand fallen. Bestand tatsächlich diese Gefahr, so musste mit allen Mitteln und unter Einsatz aller Kräfte der Besatzung versucht werden, das eigene Schiff zu versenken. Die Flagge ohne letzten Einsatz zu streichen, das heißt niederzuholen und damit zu kapitulieren, galt als schimpflich und wurde letztlich dem Kommandanten zur Last gelegt.

In den Seestreitkräften der europäischen Großmächte der beginnenden Neuzeit – England, Frankreich, Holland, Spanien – hatten vielfältige Erfahrungen in zahlreichen Seeschlachten zu einer solchen Verhaltensweise geführt. Relativ selten kam es vor, dass die hölzernen Segelschiffe, die in ihrer Konstruktion die Spitze des damaligen Schiffbaus verkörperten, so schwer beschädigt waren, dass sie sanken. Das geschah nur dann, wenn die Munitionsvorräte explodierten oder das Schiff in Brand geriet. Der Normalfall war die Eroberung des gegnerischen Schiffes im Enterkampf der Besatzungen Mann gegen Mann. War der Gegner niedergekämpft, wurde dessen Flagge eingeholt und die eigene gesetzt.

Die eigene Flagge hissen

Sah man zudem das Schiff als nicht allzu schwer beschädigt an, wurde es recht bald anstandslos in die eigene Flotte – manchmal sogar mit dem alten Namen – eingegliedert. Der britische Traditionsname INVINCIBLE geht auf die französische Fregatte L'INVINCIBLE, erobert am 3. Mai 1747, zurück. Die Offiziere wurden ersetzt, die Mannschaften zu größten Teilen übernommen. Es trat damit nun gerade das ein, was dringend zu verhindern war: Nicht nur hatte man eine Niederlage erlitten, der Gegner war noch zusätzlich materiell und zahlenmäßig gestärkt worden.

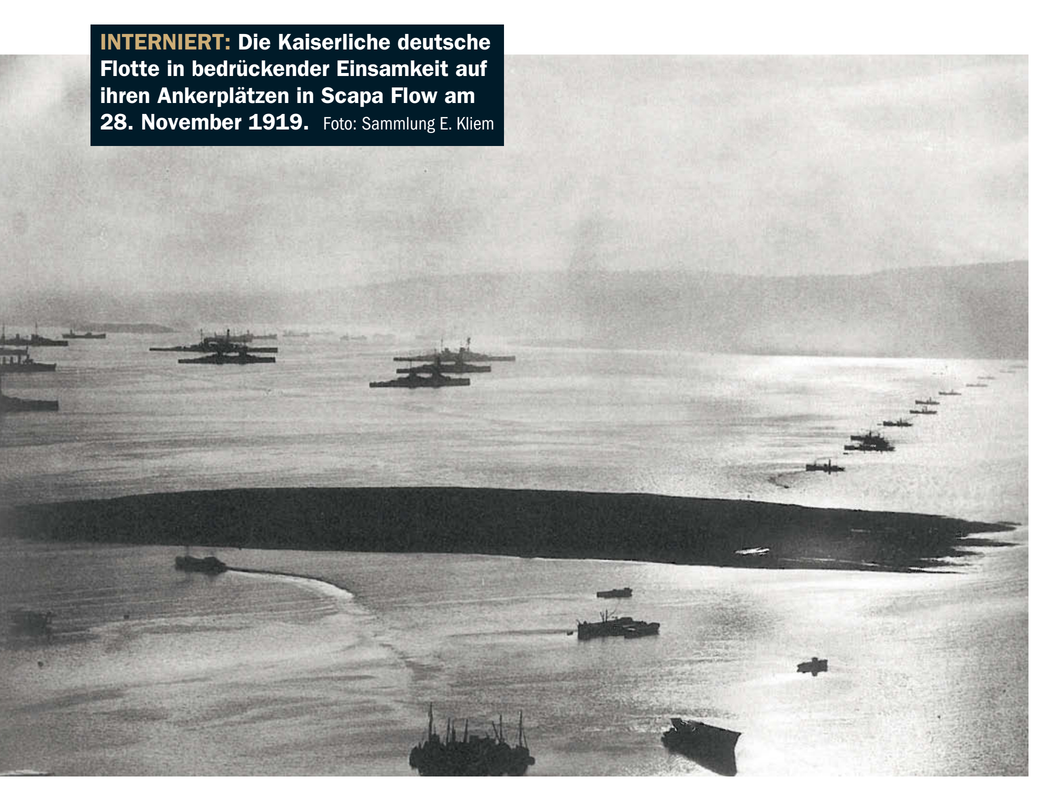
Geheimniserhalt besonderer Art

Mit zunehmender Modernisierung des Kriegsschiffbaus, insbesondere der Artillerie, später der Nachrichtentechnik und des Chiffrierwesens, und dem Übergang zum gepanzerten und maschienengetriebenen Schiff stellte ein solches „System" eine Ansammlung von nationaler und meist geheimer Spitzentechnologie dar, dessen weitere Nutzung und Einblick dem Gegner unter allen Umständen verwehrt werden musste. Eine derartige Sicht der Dinge war rational begründet, durch die traditionelle Ehrauffassung moralisch gestützt und deshalb in allen Marinen der Neuzeit akzeptiert und durch entsprechende Befehle festgelegt.

Nicht ohne Einfluss auf den Gang der Ereignisse bei Seegefechten war ein unausgesprochener Ehrenkodex unter den Seeoffizieren, der in dem Augenblick, in dem der Gegner kampfunfähig das Feuer einstellte, auch vom Sieger dieselbe Haltung erforderte. Die Besatzung des sinkenden oder kampfunfähigen Schiffes war nun nicht mehr der militärische Gegner, sondern der schiffbrüchige



ENDE FÜR U-BOOTE: Drei selbst versenkte deutsche Boote des Typ XXI im Kieler Hafen. Im Hintergrund ein gekentertes Passagierschiff. Foto: Sammlung E. Kliem



INTERNIERT: **Die Kaiserliche deutsche Flotte in bedrückender Einsamkeit auf ihren Ankerplätzen in Scapa Flow am 28. November 1919.** Foto: Sammlung E. Kliem

Kamerad, dessen Rettung aus Seenot selbstverständlich war. So ging am 28. August 1914 im Seegefecht bei Helgoland der englische Zerstörer HMS LURCHER bei dem sinkenden und kampfunfähigen Kleinen Kreuzer SMS MAINZ längsseits und rettete einen großen Teil der Besatzung. In der Seeschlacht bei den Falklandinseln am 8. Dezember 1914 stellten die Kanoniere auf dem weit überlegenen englischen Geschwader den Beschuss der sinkenden deutschen Schiffe des Grafen Spee von sich aus und gegen die Befehle ihrer Offiziere ein, weil sie nicht mehr den Gegner, sondern nur noch den schiffbrüchigen Kameraden im Wasser sahen.

Entscheiden unter Druck

Letzlich trug der Kommandant die Last der Verantwortung. Er musste zu allererst seinen – auch noch so schwierigen – Auftrag erfüllen. Als fürsorglicher Vorgesetzter musste er aber auch das Leben seiner Besatzung soweit als möglich schonen. Zuletzt war es seine Pflicht, bei einem unglücklichen Gefechtsausgang sein Schiff oder wichtige Ausrüstungsgegenstände davor zu bewahren, in die Hände des Gegners zu fallen. Eine solche Abwägung fand meist in der Hitze des Gefechtes, in Dunkelheit und Sturm, nach schlaflosen Tagen und Nächten und im Zustand geistiger und körperlicher Erschöpfung statt.

Eine nähere Betrachtung besonders herausragender Selbstversenkungen, Kapitulationen oder Übergaben an den Gegner zeigt, dass die in allen Marinen für derartige Situationen schriftlich festgelegten Verhaltensweisen in unterschiedlicher Weise hilfreich waren und dass die Kommandanten und Befehlshaber sie – wenn irgendwie möglich – in verantwortlicher Weise in praktisches Handeln umzusetzen versuchten. Oft abwertende Beurteilungen derartiger Extremsituationen, zumeist im Nachhinein bei sich wandelnden Wertebegriffen und am grünen Tisch gefällt, leiden nicht selten an Realitätsferne, bisweilen auch an moralischer Überheblichkeit.

Im Februar 1904 brach im Fernen Osten der Krieg zwischen dem russischen Zarenreich und dem aufstrebenden Inselreich Japan aus. Die in Wladiwostok und Port Arthur stationierten russischen Seestreitkräfte waren bald so dezimiert, dass am 14. Oktober das 2. Pazifische Geschwader unter dem Befehl von Vizeadmiral Rojestwensky in zwei Divisionen aus der Ostsee Richtung Wladiwostok auslief. Am 18. Februar 1905 folgte das 3. Pazifische Geschwader unter Führung von Konteradmiral Nebogatov. Die Fahrt der drei Gruppen allein ist schon ein Epos von ungeheurer Dramatik. Der Schriftsteller Frank Thiess hat dies in seinem dokumentarischen Roman „Tsushima" eindrucksvoll dargestellt.

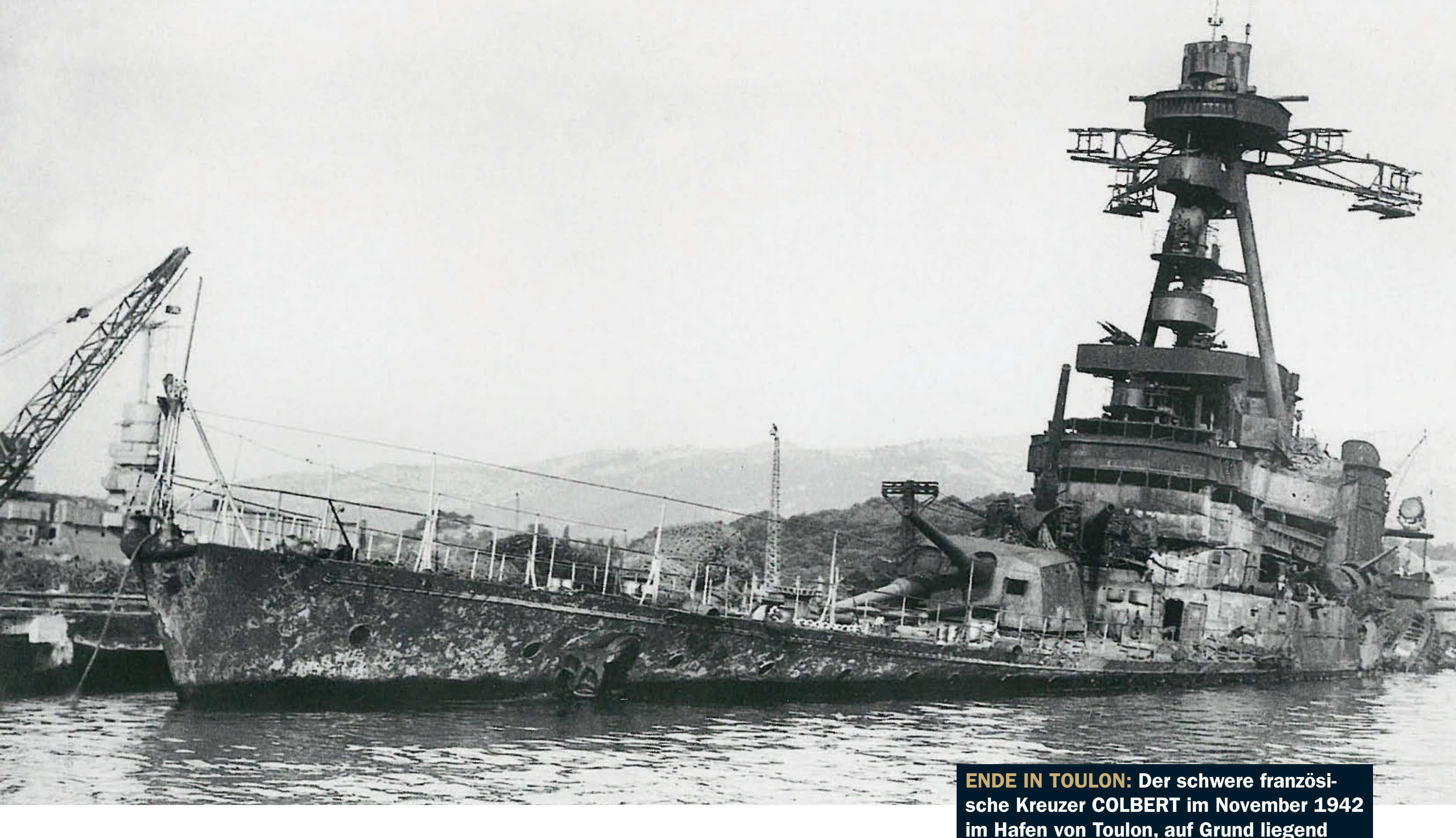
Jeder, wie er wollte

Nach der Vereinigung der Geschwader in der Cam Ranh Bay an der Ostküste Indochinas kam es am 27. Mai 1905 zu der erwarteten Seeschlacht mit der japanischen Flotte unter Admiral Togo in der Straße von Tsushima. Sie endete mit einer totalen Niederlage der Russischen Flotte. Zwei Linienschiffe, zwei Küstenpanzer, ein Kreuzer und etliche Torpedoboote setzten auf Befehl von Admiral Nebogatov die weiße Flagge und übergaben die voll gefechtsfähigen Schiffe an den japanischen Oberbefehlshaber. Als Begründung führte Nebogatov an, er habe „2000 Soldaten nicht dem sinnlosen Untergang opfern, sondern für spätere Einsätze retten wollen".

Andere Kommandanten verweigerten die Übergabe, einige setzten ihre Schiffe auf Grund und machten sie kampfunfähig, manche kämpften tapfer und aufopferungsvoll für die Durchführung ihres militärischen Auftrages. Ausschlaggebend für derart unterschiedliche Verhaltensweisen waren die persönliche Entscheidung des Kommandanten bzw. kommandierenden Admirals, aber auch die nebulösen russischen Anweisungen für derartige Situationen. Der Paragraph 354 der russischen Marineordnung schreibt dazu: „Während der Schlacht gibt der Kommandant ein Beispiel an Mut und setzt die Schlacht so lange wie möglich fort. Um nutz-



WEISSE FLAGGEN: **Während der „Viertageschlacht" ergibt sich die Royal Prince der niederländischen Übermacht. Ölgemälde von Willem van de Velde d. J., 1633–1707** Foto: Sotheby's



ENDE IN TOULON: Der schwere französische Kreuzer COLBERT im November 1942 im Hafen von Toulon, auf Grund liegend und ausgebrannt. Foto: Sammlung E. Kliem

loses Blutvergießen zu vermeiden, ist es ihm erlaubt – aber nicht ohne die allgemeine Zustimmung aller Offiziere –, das Schiff zu übergeben, falls alle Kartuschen und die Munition verbraucht sind die Artillerie zerstört und alle Möglichkeiten der Verteidigung erschöpft sind und falls es keine Möglichkeiten mehr gibt, das Schiff zu zerstören und die Besatzung keine Möglichkeit hat, sich an die Küste oder in die Boote zu retten."

> **… er habe „2000 Soldaten nicht dem sinnlosen Untergang opfern, sondern für spätere Einsätze retten wollen."**
>
> Admiral Nebogatov als Begründung für das Zeigen der weißen Flagge und die Übergabe seiner voll gefechtsfähigen Schiffe an den japanischen Oberbefehlshaber

Eine solche Anweisung mit mehreren Fallmöglichkeiten und Voraussetzungen kann zu keinem einheitlichen Handeln führen – die Schlacht von Tsushima ist ein prägnantes Beispiel. Das Verhalten von Admiral Nebogatov wurde höchst kontrovers diskutiert, kriegsgerichtlich untersucht und bewertet. Ab 1912 lautet der revidierte Artikel 354 der russischen Marineordnung dann kurz und knapp: „Der Kommandant ist verpflichtet, sein Schiff zu vernichten, wenn dieses keine Möglichkeit hat, den Kampf fortzusetzen, und wenn ihm Gefahr droht, in die Hände des Feindes zu fallen."

Noch einmal in der Geschichte der zaristischen Marine entzog sich eine Flottenabteilung der drohenden Niederlage durch eine selbst gewählte Internierung. Zu Ende des Bürgerkrieges und angesichts der drohenden Niederlage gegen die „roten" Truppen der kommunistischen Regierung verließ im November 1920 ein Verband von Kriegs- und Handelsschiffen der zarentreuen „weißen" Truppen mit etwa 150 000 Soldaten, Schiffsbesatzungen und Flüchtlingen das Schwarze Meer und begab sich unter dem Schutz der französischen Regierung nach Konstantinopel. Dort löste sich der Verband zwar auf, aber die zarentreuen Kriegsschiffe fuhren unter Befehl von Admiral Kedroff weiter nach Biserta in eine von den Franzosen genehmigte Internierung. Dort ankerten dann unter dem Andreaskreuz für lange Zeit u. a. das moderne Schlachtschiff IMPERATOR ALEXANDRE III, vier moderne Torpedoboote und vier Unterseeboote zusammen mit einigen älteren Kriegs- und Handelsschiffen, immer mit der Erwartung auf Rückkehr in ein wiederhergestelltes Zarenreich. Die Hoffnung der nahezu 5000 Menschen an Bord erfüllte sich nicht und der Verband zerfiel, Schiffe sanken, wurden verschrottet oder verkauft. Ein erstaunlich langes Leben war der schweren Artillerie des Schlachtschiffes beschieden, die noch im Zweiten Weltkrieg zur Küstenverteidigung in Norwegen, Finnland und auf den Kanalinseln eingesetzt wurde (siehe Schiff und Zeit, Heft 54).

Ehrenvoller Untergang

Der Kampf zur See im Ersten Weltkrieg bietet naturgemäß eine Fülle von Beispielen, bei denen die Kommandanten sich zwischen militärischer Auftragserfüllung, Beendigung des Gefechtes, Bewahrung der Besatzung vor unnötigen Verlusten, Selbstversenkung und Hissen einer weißen Flagge entscheiden mussten. Die entsprechenden Anordnungen aus den „Bestimmungen für den Dienst an Bord" (D.a.B.) der Kaiserlichen Marine aus dem Jahr 1909 besagen unter den Paragrafen 660 und 661: „Sind alle Kampfmittel erschöpft, so soll ein ehrenvoller Untergang das Schiff davor bewahren, die Flagge zu streichen. Ist ein Versenken des Schiffes nicht möglich, so ist es samt seiner Waffen für die weitere Verwendung durch den Gegner unbenutzbar zu machen, und sind alle Schrift- und Drucksachen, die dem Feind von Nutzen sein können, zu vernichten. Der Kommandant, der die Flagge vor dem Feind streicht, verfällt dem Kriegsgericht und wird vor ein Ehrengericht gestellt."

Der Kommandant des Kleinen Kreuzers SMS EMDEN setzte sein Schiff auf ein Riff, nachdem es von dem überlegenen australischen Kreuzer HMAS SIDNEY kampfunfähig geschossen worden war und sich nicht mehr



TOULON 1942: Leichte französische Kreuzer nach der Selbstversenkung, gekentert und auf Grund liegend.
Foto: ullsteinbild

wehren konnte; die Besatzung hatte damit die Möglichkeit, sich auf das Riff zu retten.

Angeblich aufgrund einer irrtümlichen Befehlsgebung eröffnete die SIDNEY abermals das Feuer, stellte es aber ein, nachdem auf der EMDEN auf Befehl des Kommandanten die Kriegsflagge niedergeholt und vorübergehend eine weiße Flagge gesetzt wurde. Ein kriegsgerichtlicher Vorwurf wurde dem Kommandanten nicht gemacht, die Verleihung des Orden „Pour le Mérite" stellt eine grundsätzliche Anerkennung seines Handelns dar.

Antiquierte Ehrauffassung

In der Skagerrakschlacht versenkten sich die Kleinen Kreuzer ELBING und ROSTOCK selbst. Sie waren im Verlauf der Kampfhandlungen durch Beschuss und Rammstoß eigener Kräfte so schwer beschädigt, dass sie sich kaum noch verteidigen konnten. Bei Annäherung englischer Schiffe und der damit drohenden Gefahr, in gegnerische Hände zu gelangen, befahlen die Kommandanten die Ausschiffung der Besatzung an begleitende Torpedoboote und die anschließende Selbstversenkung. Ähnlich entwickelte sich das Schicksal des schwer beschädigten Schlachtkreuzers LÜTZOW. In allen Fällen sahen die Kommandanten keine Verpflichtung, mit ihrem Schiff unterzugehen, wie ihnen dies in der späteren kritischen Geschichtsschreibung durch eine antiquierte Ehrauffassung angeblich vorgeschrieben gewesen sein soll. Sie handelten in Übereinstimmung mit der damaligen Berufs- und Ehrauffassung und den gesetzlichen Bestimmungen.

> **„Der Kommandant, der die Flagge vor dem Feind streicht, verfällt dem Kriegsgericht und wird vor ein Ehrengericht gestellt."**
> Aus: Paragraph 661 der „Bestimmungen für den Dienst an Bord" (D.a.B.) der Kaiserlichen Marine aus dem Jahr 1909

In diesem Sinn handelte auch der Befehlshaber des Internierungsverbandes der Deutschen Flotte in Scapa Flow, Konteradmiral Ludwig von Reuter. Als aus seiner Sicht und Informationslage die gewaltsame Besetzung seiner Schiffe und Boote durch die englische Marine drohte und er keine Mittel hatte, sich dagegen zu verteidigen, befahl er im Juni 1921 die Versenkung des Kernstückes der ehemaligen Kaiserlichen Hochseeflotte. Die deutsche Regierung, die Marineleitung der Reichsmarine, der Großteil der deutschen Bevölkerung und der Gegner selbst empfanden diese gemeinsame Handlung des Admirals, seiner Offiziere und Besatzungen als ehrenvoll und angemessen.

Die Sprengung des Panzerschiffes ADMIRAL GRAF SPEE nach vorheriger Ausschiffung der Besatzung vor Montevideo nach einem erbitterten Gefecht gegen einen englischen Kreuzerverband im Dezember 1939 fand schon damals ein ungeheures Echo. Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Erich Raeder, billigte das Verhalten des Kommandanten. Der sah tatsächlich keine realistische Möglichkeit, sich einer angenommenen Übermacht zu erwehren: Sein Schiff war beschädigt, ein Großteil der schweren Munition verbraucht und ein Bewegungsgefecht in den engen Küstengewässern illusorisch. So handelte er durchaus folgerichtig mit einer Selbstversenkung wie die Kommandanten der Kleinen Kreuzer bei Skaggerak. Sein anschließender Freitod bleibt rätselhaft.


OHNE HOFFNUNG: Das russische Linienschiff IMPERATOR ALEXANDRE III im französischen Internierungshafen Biserta, etwa 1922.


ÜBERGEBEN: Deutsche U-Boote nach dem 8. Mai 1945, von alliierten U-Boot-Jägern eskortiert.


SCAPA FLOW: Blick von der Back eines Torpedobootes auf die internierte deutsche Flotte 1919. Fotos (4): Sammlung E. Kliem


OHNE FLAGGE: Das russische Linienschiff IMPERATOR NIKOLAI I als Flaggschiff von Admiral Nebogatov zu Ende der Schlacht von Tsushima.

Weithin vergessen ist die Selbstversenkung zweier nationaler Kriegsflotten im Zweiten Weltkrieg. Nach der Niederlage Frankreichs war die völlig intakte und einsatzbereite französische Kriegsflotte – immerhin die zweitgrößte in Europa – ein wichtiger Machtfaktor im weiteren Verlauf des Krieges zwischen England und Deutschland. Nachdem die Royal Navy die Einheiten ihres einstigen Verbündeten in den Häfen von Dakar und Mers el Kebir völkerrechtswidrig überfallen hatte, flüchteten die restlichen Einheiten in das französische Mutterland.

Patriotische Tat

In Toulon lagen sie als Faustpfand der französischen Regierung in Vichy für kommende Verhandlungen mit dem Deutschen Reich. Als sich deren Scheitern abzeichnete und die Übernahme der Flotte durch deutsche Truppen durch das Unternehmen „Lila“ vorbereitet wurde, befahl der französische Marineminister Admiral Auphan am 11. November 1942 die Selbstversenkung im Hafen von Toulon. Nahezu alle Schlachtschiffe, Kreuzer, Großzerstörer und Unterseeboote sanken, kenterten, brannten aus. Keines der größeren Schiffe kam nach seiner Bergung je wieder in aktiven Dienst. Die französische Geschichtsschreibung wertet die Selbstversenkung der Flotte ausnahmslos als ehrenvolle patriotische Tat.

Auch die kleine dänische Flotte war nach der Besetzung des Landes durch deutsche Truppen im Zuge der Unternehmung „Weserübung“ im Hafen von Kopenhagen geblieben und versuchte mit Hinweis auf die Neutralität Dänemarks sich der deutschen Nutzung zu entziehen. Als sich im Sommer 1943 Hinweise verdichteten, dass deutsche Einheiten die dänischen Schiffe gewaltsam in ihren Besitz bringen wollten, wurden Maßnahmen zur Selbstversenkung oder zur Flucht in das neutrale Schweden vorbereitet, die dann nach Rücktritt der Regierung am 28. August ausgeführt wurden. Etliche Schiffe sanken, einige wurden durch deutsche Truppen geentert und in den Dienst der Kriegsmarine übernommen. Selbstverständlich ist auch diese Tat stolzer Teil der dänischen Widerstandsgeschichte.

Auch die deutsche Kriegsmarine erhielt am 30. April 1945 mit der Operation „Regenbogen“ den Befehl zur Selbstversenkung, um die Schiffe nicht in gegnerische Hände fallen zu lassen. Aufgrund der Kapitulationsbedingungen widerrief Großadmiral Dönitz jedoch am 4. Mai den Befehl. Insbesondere U-Boot-Kommandanten hielten sich nicht an den Widerruf. Über 200 Boote versenkten sich in Häfen und Flussmündungen selbst, nachdem die Besatzungen die Boote außer Dienst gestellt hatten. Alle größeren Einheiten bis hin zu Kreuzern versenkten sich nicht – möglicherweise mit dem Gedanken an weitere Einsätze zur Rettung von Menschen aus den abgeschnittenen Ostseebrückenköpfen. ⚓

LITERATURTIPPS

Kowark, Hansjörg: Das Ende der französischen Flotte im Zweiten Weltkrieg. Toulon 1940–1944. Hamburg 1998

Thiess, Frank: Tsushima. Roman eines Seekrieges. Berlin 1938

Ruge, Friedrich: Scapa Flow 1919. Das Ende der deutschen Flotte. Oldenburg 1969

MGFA (Hrsg.): Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg. Band 10/1. München 2008

Afflerbach, Holger: Mit wehender Fahne untergehen. Kapitulationsverweigerungen in der deutschen Marine. In: Vierteljahreshefte für Zeitgeschichten. 49. Jahrgang, Heft 4, S. 595–612

Hotelschiff MÄLARDROTTNINGEN im Stockholmer Hafen

Nobles Quartier

Was früher nur Superreichen vergönnt war, ist in Stockholm nun für jedermann möglich: Luxus an Bord einer Superyacht aus dem vergangenen Jahrhundert erleben. Das ist die Geschichte der MS VANADIS. Von Frank Müller



LEGENDÄR: Multimillionärin und Woolworth-Erbin Barbara Hutton. Das „arme, reiche Mädchen“ stirbt 1979 einsam und verarmt. Foto: picture-alliance/United Archives /TopFoto

Jedem Besucher Stockholms, der sich auf einen Rundgang durch das Stadtzentrum begibt und vielleicht auch noch den Ausblick vom Stadthausturm genießen kann, wird diese Yacht auffallen. Nahezu auf jedem Prospektfoto vom Altstadtzentrum ist dieses Schiff zu finden. Kaum jemand kann sich dem Anblick der klassischen Formen dieses weißen Schwans entziehen und manch einer wird mit Recht eine lange und interessante Geschichte hinter diesem Schiff vermuten, das als elegantes Hotelschiff in Stockholms Altstadt an der Insel Riddarholmen in der Bucht von Riddarfjarden vor Anker liegt.

1908 bestellt der amerikanische Millionär Cornelius Billings bei der schottischen Werft A. & J. Inglis, Pointhouse in Glasgow, die Turbinen-Yacht VANADIS. Diese zu damaliger Zeit mit 76 Meter Länge schon überaus große Yacht wird von Billings bereits 1916 schon wieder verkauft (und 1938 nach mehreren Namens- und Besitzerwechseln abgebrochen). 1923 entschließt sich der Millionär abermals eine Yacht mit Namen VANADIS zu bestellen, dieses Mal bei der Friedrich Krupp Germaniawerft A.G., Kiel.

Auf der Werft entstand bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges ein Großteil der kaiserlichen Flotte. Nach dem Krieg geriet das Unternehmen infolge der Rüstungsbeschränkungen entsprechend den Versailler Verträgen und damit ausbleibender Marineaufträge in ernste wirtschaftliche Schwierigkeiten. Als neues erfolgversprechendes Betätigungsfeld sollte sich aber der Bau von Luxusyachten erweisen, die hauptsächlich an amerikanische Millionäre geliefert wurden. Der Auftrag des Mr. C. K. G Billings passte genau in das neue Profil, und so entstand „at that time the largest diesel driven yacht“ auf Wunsch des Amerikaners.

Die Erfolgsserie solcher Superyachten setzte die Germaniawerft übrigens später fort mit beispielsweise der Viermastbark HUSSAR II (1931, die heutige SEA CLOUD I) oder der Motorjacht ORION (1929), die als Kreuzfahrtschiff REGINA MARIS weithin bekannt wurde.

Luxus und Hightech

1924 wird die VANADIS an Billings übergeben; sie ist ein Glanzstück der schiffbautechnischen Ingenieurskunst. Billings lässt seine neue Yacht unter der Überschrift „The Last Word in Yachts“ umgehend weltweit bekannt machen. Auf dem dazugehörigen Flyer sind tatsächlich pompöse Highlights, sowohl technisch als auch vom Ambiente her, beschrieben. Die großzügige Eigner-Suite zum Beispiel mit angeschlossener Bedienstetenkammer verfügt über einen direkten Zugang zum „Gymnastikraum“ mit allen damals wohl üblichen Sportgeräten, „including a mechanical horse“. Der gesamte Bereich ließ sich gegenüber dem Rest des Schiffes abgrenzen, der Privatsphäre wegen. Für Gäste wa-



AUGENFANG: **Unübersehbar liegt das elegante Hotelschiff in Stockholms Altstadt an der Insel Riddarholmen in der Bucht von Riddarfjarden vor Anker.** Foto: Sammlung Frank Müller

ren sechs Zweibett-Kabinen eingerichtet, natürlich mit eigenen Badezimmern.

Die Technik ließ ebenfalls nicht zu wünschen übrig. Für den Passagierbereich war für jede Außentemperatur die entsprechende Belüftung einstellbar; ein regelbarer Stabilisator sorgte für eine ruhige Fahrt auch bei strengem Seegang.

Das Dieselaggregat mit 1800 PS brachte die 75-Meter-Yacht auf eine Geschwindigkeit von 14 Knoten, wobei man im Nachhinein wohl bemerken darf: nur. Glanzstück war die hölzerne Galionsfigur „Maiden of the Sea", die norwegische Meerjungfrau. Sie befindet sich heute im Eingangsbereich des Hotelschiffes. Billings war überaus stolz auf seine Yacht und rühmte sich, ein Schiff erworben zu haben, das sich zwar an die allgemein klassischen Formen einer Yacht anlehnte, aber mit seinem ausladenden Steven doch eher den damals modernen Rümpfen von Kriegsschiffen entsprach.

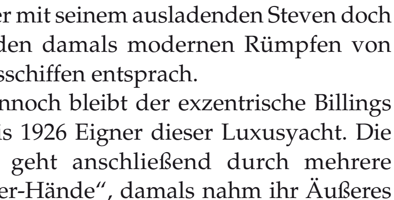
Dennoch bleibt der exzentrische Billings nur bis 1926 Eigner dieser Luxusyacht. Die Yacht geht anschließend durch mehrere „Eigner-Hände", damals nahm ihr Äußeres weitgehend die heutige äußere Form an. Der für die Legende wichtige Moment kommt 1930, als die reiche Woolworth-Enkelin Barbara Hutton die Yacht von ihrem Vater Franklyn Laws Hutton (1877–1940), einem wohlhabenden und angesehenen New Yorker Investment-Banker, anlässlich ihres 18. Geburtstages geschenkt bekommt. Zwar gehört ihr nun die Yacht, aber als Eigner sind immer noch wechselnde Personen beziehungsweise Firmen eingetragen. Dennoch pendelt das „arme reiche Mädchen" (so taufte Hollywood Barbara Hutton in einem Film) mit dem Schiff zwischen Venedig und Marrakesch und veranstaltet rauschende Feste mit erlesenen und vor allem berühmten Gästen. Nach Stockholm kommt sie nie.

Erst im Jahr 1939 übernimmt Barbara Hutton auch offiziell das Schiff als Eignerin, nun wieder als VANADIS, um es aber bereits im selben Jahr der U.S. Navy zu spenden, die das Schiff aber schon 1940 an die Royal Navy weiterreicht.

Und obwohl sich nun die Lebenswege der Yacht und Barbara Huttons trennen, lebt das Schiff auch heute noch weiter mit den Legenden um all die Stars, die diese wunderbare Yacht einst als Besucher der durchaus ausschweifend lebenden Millionenerbin betreten und sie so einzigartig gemacht haben. Noch heute wird man augenblicklich von diesem Flair eingenommen: „When you enter the gangway, you might be walking on the same footsteps of a former movie star, politician and royalty." So die Begrüßungsdevise.

Im Dienst der Royal Navy

Die Yacht dient im Krieg unter dem Namen TROUBADOR als Patrouillenboot und Geleitzugeskorte und wird nach dem Ende der Kampfhandlungen dem britischen Transportministerium unterstellt und bis 1948 in Panama stationiert. Anschließend verkauft man die TROUBADOR an Norwegen, die damals renommierte Schiffsreparaturwerft der Brüder Lothe am Svinholmen in Haugesund nördlich von Stavanger übernimmt die notwendigen Revisions- und Umbauarbeiten. Diese sind 1949 abgeschlossen und das Schiff wird nun bis 1954 von der damaligen A/S Larvik-Frederikshavn Ferjen als Passagier- und Fährschiff auf verschiedenen Routen zwischen Dänemark,



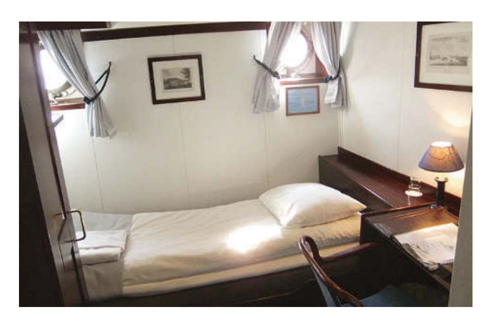
TECHNISCHE DATEN MS VANADIS

Baujahr	1924
Werft	Friedrich Krupp Germaniawerft A.G., Kiel
Werksnummer	473
Abmessungen	75,01 x 10,69 x 4,80 m
Brt/Dwt	1527/2235
Maschine	6-Zylinder, Krupp Diesel
Leistung	1650 PS
Geschwindigkeit	14,0 kn
Passagiere	300 als Passagierschiff

NONPLUSULTRA: **VANADIS im Prospekt – elegant, plüschig, protzig, zeitgemäß eben.** Foto: Sammlung F. Müller



VANADIS IN BAU: Mit dem Bau luxuriöser Yachten hält sich die Germaniawerft in Kiel nach dem Ersten Weltkrieg über Wasser. Foto: Slg. F. Müller



KABINE: Kein Luxus von damals, aber heute gehobener Hotelkomfort.



ERINNERUNGSECKE: Barabara Hutton und Co. sind hier präsent.

LOUNGE: Die Galionsfigur der Superyacht „begrüßt" die Hotelgäste.

Schweden und Norwegen eingesetzt. Die Yacht trägt inzwischen den Namen MS CORT ADELER. Zur Zeit der olympischen Spiele 1952 wird die Linie Turku–Stockholm mit dem Schiff bedient, das heißt, die ehemalige VANADIS erreicht damals erstmals auch ihren jetzigen Heimathafen.

Die Yacht hinterlässt (als Passagierschiff) in ihrer aktiven Zeit weiterhin ihre Spuren in den wichtigsten Städten des westlichen Ostseeraumes; sie pendelt zwischen Helsingborg und Aarhus, liegt 1953 eine Zeit lang als Hotelschiff in Oslo und befährt bis Ende 1953 noch die Strecke Helsingborg–Kopenhagen. 1960 folgt noch ein kurzer Wechsel zur norwegischen Mogens & Reksten A/S, Oslo, wofür das Schiff in MARINA umbenannt wird und bis November 1960 in Charter die Strecke Kopenhagen–Malmö–Travemünde bedient.

Das Ende der aktiven Fahrtzeit für das einst stolze Schiff kommt im darauffolgenden Jahr. Der Plan ist, die ehemalige VANADIS in Stavanger als Schulschiff für die Rogaland Seefahrtschule vor Anker zu legen.

Die wirklich aktive Zeit für die Ex-VANADIS ist nun aber abgelaufen, das Schicksal hat sich gerundet, denn kurz zuvor, am 11. Mai 1979, stirbt im Alter von 66 Jahren die einzigartige und legendäre Barbara Hutton und ehemalige Eignerin der Yacht in Beverly Hills, Kalifornien.

Für die Ex-VANADIS sieht die Zukunft allerdings besser aus. Denn noch 1980 beginnen die Ideen und Maßnahmen sich zu einem realen Plan zu runden. Das Schiff wird wieder zur Yacht, und unter der Regie verschiedener Restaurantbetriebe wird die legendäre VANADIS zum Hotelschiff LADY HUTTON, Markennamen MÄLARDROTTNINGEN.

Zum Hotelschiff gehören neben Restaurant und Bar/ Lounge 61 Kajüten mit dunklem Holz, Teppichboden und Bullaugen. Die Yacht bietet heute ein verglastes Restaurant mit Ausblick auf das Rathaus am Vorderdeck sowie eine Bar im ehemaligen Steuerhaus mit Aussicht auf den See Mälaren sowie eine offene Terrasse. Die exquisit gestaltete Lobby beeindruckt mit Teakholz-Verkleidung, polierten Messing-Armaturen und nautischem Dekor. Lounge und TV-Raum befinden sich über dem Maschinenraum, der durch den Glasboden eingesehen werden kann. Das Zentrum Stockholms und der Hauptbahnhof sind bequem zu Fuß erreichbar. ⚓

HINTERGRUND | Lebensdaten einer Yacht

Die Yacht VANADIS im Einsatz:
- Als Luxusyacht (1924–1940)
- Bei der Navy (1940–1947)
- Für das Ministry of Transportation, London (1947–1948)
- Während der Olympischen Spiele 1952 Stockholm–Turku
- Im Liniendienst Aarhus–Helsingborg (August 1952–1953)
- Als Hotelschiff in Oslo (1953)
- Im Liniendienst Aarhus–Helsingborg und Kopenhagen–Helsingborg (August 1953–1953),
- Im Liniendienst Kopenhagen–Malmö–Travemünde (1960)
- Als Schulschiff (Januar 1961–April 1978)
- Als Hotel- und Restaurantschiff in Stockholm seit September 1982

Namen eines Schiffslebens

VANADIS	(1924–1926)
WARRIOR	(1926–1938)
VANADIS	(1938–1940)
TROUBADOR	(1940–1950)
CORT ADELER	(1950–1954)
BRAND VI	(1954–1960)
MARINA NAES	(1960–November 1960)
GANN	(November 1960–1978)
VIKINGFJORD	(1978–1981)
LADY HUTTON	(Markenname Mälardrottningen (1981–heute)

U-Boot-Schicksal der besonderen Art

Versenkt, gehoben, zersägt und ausgestellt

Alle Mann von Bord – Wassereinbruch im Dieselraum! Als Oberleutnant Aussum durch den Turm nach oben entert, überspült die Ostsee bereits das Oberdeck. Sekunden später treibt er in der See und hinter ihm versinkt U 534 – jedoch nicht für immer. Von Ulf Kaack



SEHENSWERT: U 534 ist eines der wenigen U-Boote aus dem Zweiten Weltkrieg, die gehoben wurden und museal gelungen ausgestellt werden – obwohl der Bergung ursprünglich Schatzjägergelüste zu Grunde lagen … Foto: Merseytravel, Liverpool



Fast hätte U 534 den heute 93-Jährigen das Leben gekostet, ihm aber andererseits mit großer Wahrscheinlichkeit auch das Leben gerettet. „Nach meiner Ausbildung zum I. WO, dem Ersten Wachoffizier, auf einem U-Boot vom Typ VII in Pillau war ich zunächst mit meiner Frau und unserem acht Monate alten Sohn einige Tage in einem U-Boot-Erholungsheim“, erinnert sich Dr. Volkmar Aussum an die Ereignisse im Winter 1944/45. „Der kurze Urlaub wurde durch den schnellen Vorstoß der Roten Armee jäh beendet. Über Prag wurden wir nach Leipzig aus der Schusslinie gebracht, mich dirigierte man in dem herrschenden Chaos nach Plön zur Marine-Unteroffiziersschule zur Führerreserve. Dort sollten wir zur Verteidigung Berlins eingesetzt werden. Doch ich hatte keinesfalls vor, mich in den letzten Tagen des Krieges und vor dem Hintergrund der sich deutlich abzeichnenden Niederlage noch verheizen zu lassen.“

PROMINENTER LIEGEPLATZ: **Das Museumsboot befindet sich direkt am Ufer des Flusses Mersey in Birkenhead.**

Foto: Merseytravel, Liverpool

ZEITZEUGE Dr. Volkmar Aussum


ÜBERLEBT: Volkmar Aussum gehörte zur Offizierscrew 38. Foto: Sammlung V. Aussum

Geboren 1920 in Ostpreußen, trat Volkmar Aussum als Offiziersanwärter 1938 in die Kriegsmarine ein. Nach der militärischen Grundausbildung auf dem Dänholm durchlief er seine Seekadettenausbildung auf dem Linienschiff SCHLESIEN. Den Kriegsbeginn erlebte er als Befehlsübermittler im Turm Bruno bei der Beschießung der Halbinsel Hela. Mit der TANNENBERG legte er Minen vor der Küste Englands, erlebte als Oberfähnrich auf dem Zerstörer FRIEDRICH ECKHOLT die Beinahversenkung des Panzerschiffs DEUTSCHLAND und war als junger Leutnant an Bord der Aviso HELA. Er fuhr anschließend als I. WO Geleitschutz in nordnorwegischen Seegebieten auf dem Minensucher M 354. Nach seiner Abkommandierung zur U-Boot-Waffe war Volkmar Aussum als Leutnant und II. WO auf dem Schulboot U 808 der 8. Unterseebootflottille in Danzig. Mit dem Untergang von U 534 war der Krieg für ihn beendet. Er absolvierte ein Medizinstudium und trat 1956 im Rang eines Marinestabsarztes als erster Sanitätsoffizier in die Bundeswehr ein. 1972 verließ er als Flottillenarzt die Bundesmarine und eröffnete als Allgemeinmediziner eine Landarztpraxis in Altenwalde bei Cuxhaven. Der 93-Jährige lebt heute in Otterndorf.

Der Oberleutnant zur See und frischgebackene I. WO hält Ausschau nach einem Front-U-Boot, um dem Himmelfahrtskommando in der Reichshauptstadt zu entgehen. In Kiel wird er fündig. U 534, ein 1942 in Dienst gestelltes Boot vom Typ IX C/40, liegt auf der Germania-Werft mit einem defekten Dieselmotor. Das technische Personal wartet auf Ersatzteile des Herstellers, eine neue Nockenwelle für den Ventiltrieb. Volkmar Aussum meldet sich bei Kapitänleutnant Herbert Nollau, dem Kommandanten, der in der Tat einen neuen I. WO sucht, denn mit dem bisherigen kommt er nicht klar. Und der Flottillenchef stimmt dem Kommandierungswunsch zu. „Wohl auch, weil zwei meiner drei Brüder bereits gefallen waren und mir in Berlin mit hoher Wahrscheinlichkeit das gleiche Schicksal bevorstand“, so der ehemalige Marineoffizier, heute Mediziner im Ruhestand.


AUGENZEUGE: Aussum war I. WO und überlebte die Versenkung von U 534. Foto: U. Kaack

„… auch weil zwei meiner drei Brüder bereits gefallen waren und mir in Berlin wohl das gleiche Schicksal bevorstand.“

Volkmar Aussum zu seiner Kommandierung als I. WO auf U 534

Wochen und Monate gehen ins Land, bis schließlich das dringend erwartete Ersatzteil in Kiel eintrifft. Wenig später wird U 534 einsatzklar gemeldet und erhält einen Auslaufbefehl mit Kurs Südnorwegen. Zielhafen ist Horten am Westufer des Oslo-Fjords. Zur Verabschiedung spielt eine Musikkapelle auf der Mole!

Kommandant auf U 2534

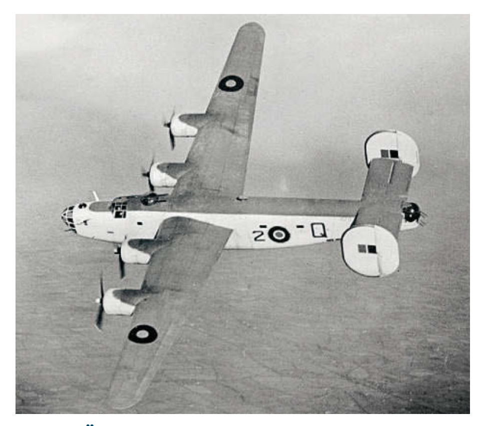
Am 2. Mai 1945 läuft U 534 um 8:30 Uhr zu seiner letzten Fahrt aus. „Von Kiel aus nahmen wir Kurs auf die Lübecker Bucht, um zusätzlichen Treibstoff zu bunkern“, erinnert sich der 93-Jährige. „Vor Travemünde lagen sieben hochmoderne U-Boote vom Typ XXI ohne Besatzung auf Reede, die in der Ostsee zur Selbstversenkung anstanden. Von einem sollten wir Diesel übernehmen und anschließend durchs Kattegat nach Norwegen laufen.“

Und nun nimmt ein Husarenstück seinen Lauf: Wegen der Bedrohung durch die nahezu rund um die Uhr präsenten alliierten Jagdbomber entscheidet Kommandant Nollau, die Betankung in der Ostsee vorzunehmen. Mit einem Rudergänger und vier Mann technischem Personal befiehlt er Oberleutnant Aussum an Bord der „zu melkenden Seekuh“. „Die Nummer des XXIer-Bootes kenne ich leider nicht mehr, aber das war schon ein ziemliches Abenteuer. Die neuen Boote waren hoch geheim, dort an Bord zu kommen war im Hafen für uns ein Ding der Unmöglichkeit. Nun sind wir einfach so rüber geentert, haben die beiden Diesel angeschmissen und sind losgefahren.“

Wie wir heute wissen, handelte es sich bei dem Boot um U 2534, das am 17. Januar 1945 in Hamburg versenkt wurde. Es konnte gehoben, instandgesetzt und erneut in Dienst gestellt werden. Anfang Mai liegt es ohne Besatzung vor Anker und ist zur Selbstversenkung durch ein Sprengkommando vorbereitet.

Mit kleiner Fahrstufe läuft U 2534 im Kielwasser von U 534 auf die offene See. Befohlen ist Überwassermarsch mit eingeschalteter Positionsbeleuchtung. Volkmar Aussum, jetzt


GEJAGT: U 534 unmittelbar vor seiner Versenkung – ein dramatisches Foto, fotografiert von der angreifenden B-24 Liberator. Fotos (2): Royal Air Force



VOM JÄGER ZUM GEJAGTEN: Eine der B-24 konnte von U 534 abgeschossen werden.

GUT ERHALTEN: Nach vier Jahrzehnten auf dem Grund der Ostsee präsentierte sich das U-Boot in erstaunlich gutem Zustand. Fotos (4): Stiftung U-Boot-Archiv, Altenbuch

für einige Stunden Kommandant eines XXI-Bootes, hat kein Navigationsmittel zur Hand und orientiert sich in der Dunkelheit am Topplicht seines Vorausfahrers: „Eine komplizierte Sache, denn es waren viele Kleinfahrzeuge mit Flüchtenden in der Lübecker Bucht unterwegs. Einerseits musste ich Sichtkontakt zu meinen Kameraden voraus behalten, andererseits aufpassen, dass wir keines der kleinen Boote rammten oder überliefen.“

Nordöstlich der Insel Fehmarn wird der verbleibende Treibstoff aus den Bunkern von U 2534 gepumpt. Dr. Volkmar Aussum: „Während das Boot buchstäblich leergelutscht wurde, lag ich auf U 534 in meiner Koje und glich mein angehäuftes Schlafdefizit aus. Als die Bunker leer und die unsrigen einigermaßen gefüllt waren, haben meine Kameraden die Ventile des unfreiwilligen Versorgers geöffnet und es auf Tiefe geschickt. Angeblich wurde das Boot später, da es ja unbeschädigt war, gehoben. Kann aber auch ein Gerücht sein.“

Von Handgranaten geweckt

Für einige Stunden lässt Kapitänleutnant Nollau das Boot vor Kopenhagen auf Grund legen, um es der ständigen Fliegergefahr zu entziehen. „Eine himmlische Ruhe nach all den chaotischen Tagen“, erinnert sich der damalige I. WO. „Jeder an Bord wusste, dass der Krieg verloren war und das Ende unmittelbar bevorstand. Nun ging es darum, die letzten Tage zu überleben.“



FLIEGERFALLE: Mit seiner starken Flak sicherte das Boot den Verband.

Ein Verkehrsboot gibt U 534 nachts mit Handgranaten schließlich ein eindeutiges akustisches Signal zum Auftauchen. An der Wasseroberfläche nimmt der Kommandant den Befehl entgegen, gemeinsam mit zwei U-Booten vom Typ XXI im Kielwasser den Marsch nach Südnorwegen fortzusetzen. Mit seiner starken Flak-Armierung, so die unmissverständliche Anweisung, soll U 534 im Fall eines Fliegerangriffs das Tauchmanöver der beiden Einheiten sichern. „Es war wahrscheinlich, dass die Piloten zunächst die modernen Einheiten angegriffen hätten und nicht unseren vergleichsweise betagten Dampfer“, glaubt Aussum und fügt an: „Und so kam es dann ja auch.“



KEIN NAZI-GOLD: Vier Tonnen Ausrüstung und Munition barg das Bootsinnere.



AUFGETAUCHT: Erfolgreiche Bergung aus 60 Meter Tiefe.

AUFRISS: Die verschiedenen Sektionen sind in Augenhöhe begehbar. Foto: Merseytravel, Liverpool

Am Eingang der Køgebucht an der Ostküste der dänischen Insel Seeland findet das Rendezvous mit U 3017 und U 3523 statt. Um 6 Uhr morgens des 3. Mai 1945 bricht der Verband auf, um nordwärts durch den Øresund zu laufen. Zur Sicherung setzt sich das Geleitboot M 3824 vor die U-Boote. Mittags ist der Ausgang der Enge zwischen den Küsten Dänemarks und Schwedens passiert und der Ausgang des Sunds erreicht. Wegen einer Wegesperrung müssen die Boote hier zunächst ankern. Abends um 20 Uhr stößt mit U 3503 ein weiteres Boot vom Typ XXI zu der Gruppe. Es übernimmt Brennstoff aus den Bunkern von U 3523, das sich zuvor ebenfalls bei den vor Travemünde liegenden Booten bedient hatte.

„Es war wie die sprichwörtliche Ruhe vor dem Sturm", erinnert sich Volkmar Aussum. „Nachts blickten wir auf die hell erleuchtete Stadt Helsingborg im neutralen Schweden. Ein optischer Vorgeschmack auf den Frieden, der vor uns lag – ein Friede, der aber noch lange von vielen Entbehrungen geprägt sein sollte." Am 5. Mai 1945 verlässt der Verband mit dem ersten Licht des Tages – exakt um 6:30 Uhr – die Reede von Helsingborg. „Wir liefen an der Spitze, weil unser Boot die beste und modernste Flak-Bewaffnung hatte", erklärt der damalige I. WO. „Darum fiel uns die Aufgabe der Luftraumsicherung zu."

Britische U-Boot-Jäger im Anflug

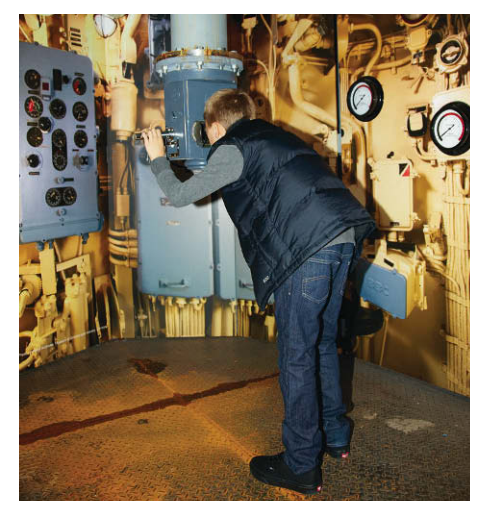
Unter dem Kommando von Warrant Officer J. D. Nicol patrouilliert in den Mittagsstunden des 5. Mai 1945 die viermotorige Liberator G/86 im dänisch-schwedischen Grenzgebiet über dem Kattegat. Der britische Bomber gehört zur 86. Squadron des Coastal Command der Royal Airforce. Zwölf Mann sitzen in dem Bomber aus US-amerikanischer Produktion, der in der US Air Force unter der Bezeichnung B-24 zum Einsatz kommt. Es ist der Navigator Flying Officer Lionel Fowler, der die vier Boote gegen 13 Uhr in Kiellinie laufend durch das Cockpitfenster entdeckt. Warrant Officer L. E. Sansom nimmt über Funk Kontakt zu drei weiteren Liberators auf, die sich in der Nähe befinden. Die Schlinge für U 534 zieht sich langsam, aber unaufhaltsam zu.

DER KOMMANDANT Kapitänleutnant Herbert Nollau

Herbert Nollau, geboren am 23. März 1916 in Wolfenstein/Rheinland-Pfalz, trat 1936 in die Kriegsmarine ein. Als Funktechnischer Offizier gehörte er zur Besatzung des Schweren Kreuzers BLÜCHER und überlebte dessen Versenkung im Oslofjord am 9. April 1940. Er kam zunächst an Bord des Leichten Kreuzers EMDEN und erhielt anschließend ein Landkommando in Norwegen. Zur U-Boot-Waffe wurde Nollau im Januar 1941 kommandiert und war nach seiner Ausbildung Erster Wachoffizier an Bord von U 505. Hier war er auf drei Feindfahrten mit insgesamt 180 Seetagen an sieben Versenkungen feindlicher Schiffe beteiligt. Ab September 1942 durchlief der Offizier die Kommandantenschulung und die Baubelehrung für die Übernahme von U 534. Herbert Nollau verübte 1969 Selbstmord.



GLÜCKLOS: Ein Versenkungserfolg gelang Kapitänleutnant Nollau mit U 534 nicht. Foto: Sammlung U. Kaack



RELIKT: **U 534 ist eine Attraktion mit marinehistorischem Anspruch.** Foto: Merseytravel, Liverpool

„Mit unserem Funkmessgerät vom Typ Hohentwiel hatten wir die anfliegenden britischen Maschinen bereits geortet und wenig später kamen sie aus Richtung der schwedischen Küste auf unseren Verband zu“, erinnert sich Volkmar Aussum. Er befindet sich zu diesem Zeitpunkt in der Zentrale, Kommandant Nollau steht auf dem Turm. „Es gab Fliegeralarm, sofort wurde die Flak im Wintergarten – dem achterlichen Turmaufbau – besetzt. Die Geschützbesatzungen flogen förmlich an mir vorbei, enterten auf nach oben in Richtung Turmluk.“

TECHNISCHE DATEN U 534

Länge	76,70 m
Breite	6,51 m
Höhe	9,40 m
Tiefgang	4,70 m
Überwasserverdrängung	1.144 t
Unterwasserverdrängung	1.257 t
Besatzung	49 Personen
Reguläre Tauchtiefe	150 m
Maximale Tauchtiefe	200 m
Alarmtauchzeit	35 sec
Reichweite über Wasser	13.850 Seemeilen bei 10 Knoten Fahrt
Reichweite unter Wasser	63 Seemeilen bei 4 Knoten Fahrt
Antrieb	2 x MAN 9-Zylinder-Viertakt-Dieselmotoren mit je 2200 PS für Überwasserfahrt und Schnorchelbetrieb 2 x SSW-Elektromotoren mit je 500 PS, zwei Batterien mit je 62 Zellen
Geschwindigkeit	max. 18,2 Knoten (Überwasserfahrt) max. 7,3 Knoten (getaucht)
Propeller	2
Bewaffnung	4 × Bugtorpedorohre 2 x Hecktorpedorohre 22 Torpedos oder 66 Minen 1 × Zwillings-Schnellfeuerkanone 3,7 cm 2 x 2 cm-Zwillingsflak

Abb.: Sammlung Jörg-M. Hormann

Duell mit Liberator

Achteraus verschwinden noch in der Anfangsphase des Luftangriffs U 3017 und U 3523 wie verabredet mit Alarmtauchen. Eine risikobehaftete Angelegenheit bei einer Wassertiefe von lediglich rund 50 Metern und der herrschenden Grundminengefahr. U 3503 bleibt zunächst über Wasser und beteiligt sich mit seinen beiden drehbaren, mit 20-mm-Zwillingskanonen bestückten Flak-Türmen an der Bekämpfung der britischen Angreifer.

Den ersten Angriff fliegt die Liberator mit der Kennung E von der 547. Squadron. In niedriger Höhe greift der viermotorige Bomber U 3503 an – ohne Erfolg. Im zweiten Anflug gerät die Maschine in das mörderische Abwehrfeuer der Flak von U 534, das aus dem 20-mm-Geschütz und der 3,7-cm-Zwillingsflak neuester Bauart schießt.

„Ich hörte oben das pausenlose Feuern und dann plötzlich die Jubelrufe über einen erfolgreichen Abschuss“, so Volkmar Aussum. Die Liberator E/547 ist getroffen und stürzt in die Ostsee. Kein Besatzungsmitglied überlebt. Doch damit ist die Gefahr nicht gebannt, im Gegenteil: Die G/86 geht nun zum Angriff über. Der erste Anflug von J. D. Nicol am Steuerknüppel bleibt erfolglos, und auch die zweite Attacke scheint zunächst für U 534 ungefährlich zu sein.

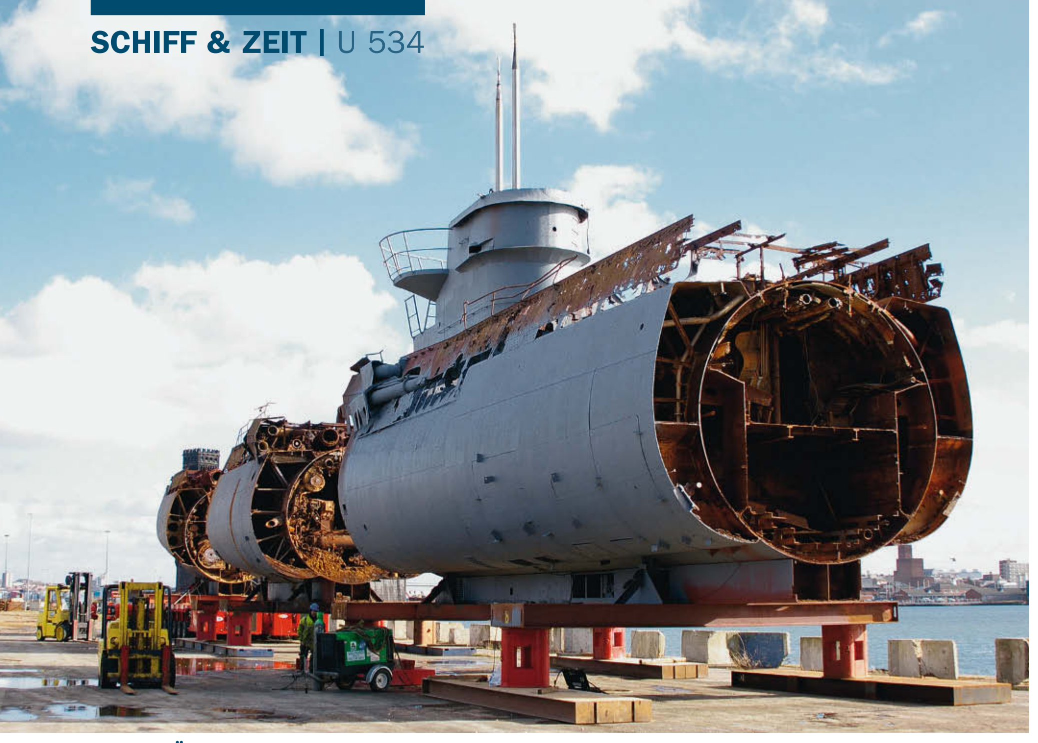
> **„Die Teilkapitulation war bereits in Kraft, als unser Boot auf den Grund der Ostsee gebombt wurde.“**
>
> Dr. Volkmar Aussum, ehemaliger I. Wachoffizier von U 534

„Wir waren viel zu hoch für einen wirksamen Angriff, wohl aus intuitivem Respekt vor der wirksamen Flugabwehr des Bootes“, berichtet später der Bombenschütze Neville Parker, damals im Rang eines Flight Officers. „Ich löste trotzdem vier Wasserbomben aus, von denen eine am Heck des Oberdecks aufschlug, über Bord rollte und detonierte.“

Drei Meter unter dem Heck zündete die britische Wasserbombe in unmittelbarer Nähe des Bootes und verursachte einen drei Meter langen und zwei Zentimeter breiten Riss im Druckkörper, so der ehemalige I. WO.: „Der Treffer war tödlich, der Kaleu gab sofort den Befehl zum Verlassen des Bootes. Ich lief noch einmal nach vorne in den Bugraum und holte meine Rettungsweste und ein Einmann-Schlauchboot.“

Ein gewagtes Unterfangen. Doch da das sinkende U 534 mit äußerster Kraft läuft, verfügt es noch über statischen Auftrieb. Der Oberleutnant entert von der Zentrale auf den Turm und wird auf dem Seitendeck von der bereits überspülenden Ostsee außenbords gerissen. Als er wieder an die Wasseroberfläche kommt, kann er noch für einen Moment lang den Untergang des Bootes übers Heck beobachten.

Fünf Besatzungsmitglieder reißt U 534 mit auf den Grund der Ostsee. Ihnen gelingt in 67 Meter Tiefe der Ausstieg durch das Oberdecksluk, nachdem sie zuvor schwei-



UNGEWÖHNLICHE EINBLICKE: Der zerschnittene Rumpf bringt die äußerst komplexe Konstruktion und Technik eines U-Bootes zum Vorschein. Fotos (2): Merseytravel, Liverpool



TÖDLICHER TREFFER: Eine Wasserbombe besiegelte das Schicksal von U 534.

gend miteinander das komplette Volllaufen des Bugraums abwarteten. Der 17-jährige Funker Josef Neudorfer begeht beim Auftauchen einen Atmungsfehler und erleidet einen tödlichen Lungenriss.

Volkmar Aussum indes treibt inmitten seiner Kameraden in der Ostseedünung. Sein für eine Person ausgelegtes Rettungsfloß teilt er sich mit dem Leitenden Ingenieur, dem er auf diese Weise vermutlich das Leben rettet.

Aus sicherer Distanz hat die deutsche Besatzung des Wachschiffes 11, das auch als Feuerschiff fungierte, das Drama beobachtet und bringt noch während des Luftangriffs das Rettungsboot zu Wasser. In drei Anläufen gelingt es, 50 Männer aus dem Wasser zu ziehen. Eine halbe Stunde dauert die Rettungsaktion des ehemaligen deutschen Feuerschiffs RESERVE-AUSSENJADE, so Aussums Erinnerung.

„Ein Mann von der Geschützbedienung war durch Bordwaffenbeschuss der Liberator am Ellenbogen schwer verwundet worden und verstarb an Bord der Wachschiffes“, reflektiert der 93-Jährige über das letzte Kapitel des Kampfes. „Der II. Wachoffizier – wie ich mich erinnere, ein oftmals quertreibender Zeitgenosse – versuchte auf eigene Faust mit seinem winzigen Einmann-Schlauchboot paddelnd die Insel Anholt zu erreichen. Dabei ist er an Erschöpfung und Unterkühlung verstorben. Fischer brachten seinen Leichnam am nächsten Tag auf das Wachschiff.“

Und noch ein Toter wird durch die Besatzung von Wachschiff 11 geborgen – ein Crew-Mitglied der abgeschossenen Liberator E/547. Sein Leichnam liegt aufgebahrt an Deck und bringt Volkmar Aussum noch heute ins Grübeln: „Während des Krieges habe ich diverse Feuergefechte miterlebt. Wir haben auf feindliche Schiffe und Flugzeuge geschossen, aber nie auf Menschen – so meine damalige Wahrnehmung. Erst durch den toten jungen Engländer wurde mir die Illusion des anonymen Tötens in ihrer schrecklichen Dimension vor Augen geführt und der Wahnsinn des Krieges deutlich.“

Doch wie verläuft das Schicksal der drei Typ-XXI-Boote des Verbandes? Das direkt hinter U 534 laufende U 3017 erreicht den Marinehafen Horten in Südnorwegen. Hier fällt es den englischen Siegermächten in die Hände, die es für Studienzwecke nach Lisahally in Nordirland überführen und unter der Bezeichnung N 41 in Dienst stellen. Die Erprobungen verlaufen für die Briten wenig erkenntnisreich. Ende 1949 wird U 3017 in der Abwrackwerft von Newport in Südwales verschrottet.

U 3503 – sein Kommandant ist Kapitänleutnant Hugo Deiring, ein Kamerad von Volkmar Aussum aus der Offizierscrew 1938 – wird am 6. Mai 1945 unter Wasser fahrend durch Bordwaffenbeschuss einer Liberator am Schnorchel getroffen, wodurch es zu einer starken Verqualmung im Boot kommt. Einige Männer erleiden Stickoxydvergiftungen. Das Boot läuft in schwedische Gewässer und nach Sondierung der Lage lässt sich die Besatzung – nachdem sie U 3503 durch Öffnen der Flutventile im Dieselraum versenkt hat – in Göteborg internieren. Am 24. August 1946 wird das Boot gehoben, kippt aber im Schwimmdock auf seine Backbordseite und erleidet schwere Beschädigungen. Im Herbst des Jahres wird es abgewrackt.

> „Massenweise Präservative und Kartoffeln befanden sich im Wrack – von Nazi-Gold keine Spur.“
>
> Horst Bredow, Leiter des Deutschen U-Boot-Archivs in Altenbruch

DAS BOOT IM NETZ

Detaillierte Informationen über U 534 an seinem heutigen Liegeplatz, dem Woodside Ferry Terminal in Birkenhead, gibt es unter http://www.u-boatstory.co.uk im Internet.



Das Rätsel um U 3523

Als Schlussboot des Verbandes verschwindet U 3523 beim Angriff der britischen Liberators als erstes Boot unter der Wasseroberfläche und bleibt danach verschollen. Sein Schicksal liegt lange Zeit im Dunkeln und wird schließlich durch den U-Boot-Historiker Dr. Axel Niestlé schlüssig rekonstruiert. Danach wird das Boot am 5. Mai 1945 um 21:56 Uhr nochmals von einer Liberator, der T/206, angegriffen und offenbar beschädigt. Am folgenden Tag meldet die Liberator

G/86 den Angriff auf ein nicht identifiziertes U-Boot, in dessen Folge das Aufschwimmen von Wrackteilen und Öl beobachtet wird. Hierbei kann es sich nach den Forschungen von Dr. Niestlé nur um U 3523 gehandelt haben. Die 57 Besatzungsmitglieder sind damit die letzten im Kampf gefallenen Angehörigen der U-Boot-Waffe im Zweiten Weltkrieg.

Vergessen, entdeckt, gehoben

Mehr als vier Jahrzehnte liegt U 534 in seinem nassen Grab nordwestlich der Insel Anholt, rund zwölf Seemeilen von der dänischen Küste entfernt. Der dänische Wracktaucher Aage Jensen entdeckt das Boot 1986 auf dem Ostseegrund. Was folgt, ist eine von den Medien nicht unerheblich geschürte Gerüchteküche um das Wrack. Warum ist das Boot trotz der am 4. Mai 1945 unterschriebenen und am Folgetag um 7 Uhr in Kraft getretenen deutschen Teilkapitulation noch ausgelaufen, was gemäß den Bedingungen verboten war? Es ranken Mythen um NS-Spitzenfunktionäre, die sich mit einem sagenhaften Goldschatz und Geheimdokumenten absetzen wollten. Auch kursieren Gerüchte, dass sich Eva Braun an Bord befunden haben sollte. Das ruft zwangsläufig Schatzjäger und Glücksritter auf den Plan.

Mär vom Nazi-Gold

Horst Bredow, Leiter des Deutschen U-Boot-Archivs in Altenbruch bei Cuxhaven: „Bei mir wurde damals ein 23-jähriger Däne vorstellig, der sich als Historiker bezeichnete. Es gelang mir nicht, ihm seine wilden Theorien auf Basis der Archiverkenntnisse zu nehmen. Auch andere, in ihrer Seriosität ebenfalls zweifelhafte Anfragen liefen hier seinerzeit auf. Trotz bester Argumente ließ sich aber niemand vom Mythos des Goldschatzes abbringen."

Eine private Gesellschaft um einen dänischen Zeitungsverleger finanziert schließlich die Bergung in der Hoffnung auf das sagenhafte Nazi-Gold. So gerät die Hebung von U 534 am 23. August 1993 zu einem gigantischen Medienereignis. Ehemalige Crew-Mitglieder sind ebenso dabei wie Männer aus der Besatzung der Liberator G/86, als das Boot an den Gurten von zwei Hebekränen ein letztes Mal die Wasseroberfläche durchbricht.

An Bord werden 4,5 Tonnen Militaria und Ausrüstungsgegenstände gefunden, 450 Schuss Flak-Munition und 22 Torpedos, davon drei T11-Versuchsträger. Außerdem massenweise Kartoffeln und Präservative! Von einem Schatz jedoch keine Spur! Wirtschaftlich entpuppt sich die Bergung als ein gewaltiges Desaster, das nicht zu Unrecht vielerorts zu Spott und Häme führt.

Lange Zeit liegt das Wrack im dänischen Arhus auf und gelangt auf einem Ponton 1996 ins britische Birkenhead, einer Hafenstadt in der Grafschaft Merseyside im Nordwesten Englands. In unrestauriertem Zustand wird es Teil der Sammlung des Warship Preservation Trust. Nach der Insolvenz des Museums gelangt U 534 im Juni 2007 in den Besitz des Verkehrsunternehmens Merseytravel in Birkenhead. Das Boot wird mit großem Aufwand teilrestauriert, mittels eines Schneidedrahts aus Diamanten in fünf Teile zerlegt und an seinen neuen Standort am Woodside Fähr-Terminal bei den Seacombe-Docks am Fluss Mersey verlegt.

Zweites Leben als Museum

Rund um die Segmente – Vor- und Achterschiff, zwei Mittelsektionen und der Turm – entsteht in der Folge ein modern konzipiertes Museum. Auf einer Plattform in Höhe der Mitte des Druckkörpers kann U 534 aus nächster Nähe umrundet werden. Durch Glasscheiben in den Schnittstellen wird der Blick ins Bootsinnere freigegeben.

In einem separaten Gebäude zeigen die Betreiber Hunderte Fundstücke aus dem Boot: persönliche Gegenstände wie ein Schachspiel, Zigarren oder ein Grammophon, dazu Uniformen, Ferngläser, Navigationsmittel und Teile der Waffensysteme. Eine gesonderte Vitrine ist der Enigma gewidmet, in der die Funktionsweise dieser deutschen Dechiffriermaschine erklärt wird. Text-, Bild- und Filminformationen über U 534 und ihre Besatzung, aber auch über die an der Versenkung beteiligten Flieger werden zur eindrucksvollen historischen Wissensvermittlung. Es bleibt anzunehmen, dass das deutsche U-Boot mit der aufregenden Geschichte jetzt seinen letzten Liegeplatz gefunden hat. ⚓

U 534 Bootsbiografie



AUFARBEITUNG: U 534 während der Restaurierung. Noch ist der Bootskörper in einem Stück. Foto: Merseytravel, Liverpool

Die Konstruktion des U-Bootes geht auf das Jahr 1935 zurück. U 534 gehört zur Klasse der großen Hochseeboote, die ab 1938 unter der Typbezeichnung IX auf verschiedenen deutschen Werften gebaut wurden. 243 Einheiten dieser Baureihe wurden in sechs Untervarianten in Dienst gestellt. U 534 ist ein Typ IX C/40, dessen Dimensionen für eine größere Reichweite erweitert wurden. Es wurde am 20. Februar 1942 bei der Deutschen Werft AG in Hamburg auf Kiel gelegt und lief am 23. September 1942 vom Stapel.

Die Indienststellung fand am 23. Dezember 1942 statt. Die Ausbildung durchliefen Boot und Besatzung bei der 4. Unterseebootflottille in Stettin. Vom 1. Juni 1943 bis 31. Oktober 1944 gehörte U 534 zur 2. Unterseebootflottille im französischen Lorient. Anschließend war es bis zu seiner Versenkung der 33. Unterseebootflottille in Flensburg zugeordnet.

Einziger Kommandant an Bord war Herbert Nollau – zunächst als Oberleutnant, später befördert zum Kapitänleutnant. Unter seinem Kommando absolvierten Boot und Besatzung drei Feindfahrten, die ohne Versenkungserfolg blieben. Als „Wetterboot" liefert es jedoch wertvolle meteorologische Daten. Im Oktober 1944 erhielt U 534 in Bordeaux eine Schnorchelanlage und entkam anschließend als eines der letzten Boote aus den französischen Atlantikhäfen. Bei einem Nottauchmanöver kam es während des Rückmarsches nach Norwegen zu einem Unfall, bei dem 25 Tonnen Seewasser eindrangen und das Boot auf 267 Meter Tiefe durchsackte. Erst nach fünf Stunden war U 534 zurück an der Wasseroberfläche und wurde unmittelbar nach dem Auftauchen von einer britischen Vickers-Wellington mit der Kennung 172/B angegriffen. Die Besatzung konnte die Maschine mit der Flak-Armierung abschießen.



RUDOLF DIESEL: Der geniale Erfinder, aber wenig erfolgreiche Geschäftsmann schied vor 100 Jahren freiwillig aus dem Leben. Foto: Sammlung Harald Focke

FUNKTIONSFERTIG: Der erste Dieselmotor, 1897 gebaut von der Maschinenfabrik Augsburg. Foto: Sammlung Harald Focke

Rudolf Diesels Erfindung gab der Schifffahrt neuen Schwung

Ein Leben im Takt der Motoren

Sein Freitod in der Nordsee gibt Rätsel auf. Mit der Erfindung seines Dieselmotors revolutionierte der in Paris geborene, deutschstämmige Erfinder den Antrieb von Schiffen aller Größen bis heute.

Von Harald Focke

Noch beim Dinner des 29. September 1913 auf dem Dampfschiff DRESDEN der Great Eastern Railway Company wirkte Rudolf Diesel unbeschwert. Er war auf Geschäftsreise nach London und Ipswich. Die Überfahrt von Antwerpen nach Harwich verlief ruhig. Spät am Abend sahen Passagiere den großen Motoren-Erfinder noch kurz an Deck. Doch als ihn der Steward morgens um kurz nach sechs Uhr wecken wollte, war Diesels Kabine leer und sein Bett unbenutzt.

Knapp zwei Wochen später entdeckte die Besatzung eines englischen Lotsenboots in der stürmischen Nordsee eine Leiche. Nach der mühsamen Bergung fand sie in der Kleidung ein Taschenmesser, eine Pillendose, ein Brillenetui und ein paar Münzen. Diesels Sohn Eugen bestätigte, dass es sich um die Siebensachen seines Vaters handelte. Er war ertrunken; wahrscheinlich hat er aus Verzweiflung Selbstmord begangen.

Diesels Nerven lagen blank

Denn der heitere Schein am Vorabend seines Todes hatte getrogen. Diesel hatte zwar mit viel Mühe und Geduld eine geniale Erfindung auf den Weg gebracht, doch den weltweiten Erfolg erlebte er nicht mehr. Gerade in jüngster Zeit hatten der Streit um seine Patente und die Pleite seiner Motorenfabrik Augsburg mächtig an seinen Nerven gezerrt. Rudolf Diesel hatte häufig gesundheitliche Probleme, fühlte sich überlastet. Die langwierigen technischen Unzulänglichkeiten seiner frühen Motoren nahm er sich sehr zu Herzen. Schon 1898 brach er überarbeitet zusammen.

So befähigt er als Erfinder und Ingenieur war, so ungeschickt agierte Diesel als Geschäftsmann. Er verdiente zwar zunächst Millionen mit Lizenzen, doch die zerflossen in seinen Händen: Er gönnte sich in München-Bogenhausen eine protzige, sündhaft teure Villa, doch mehr noch plünderten gewagte Öl- und Grundstücksspekulationen, einige ungünstige Verträge und falsche Freunde seine Konten. Der einst reiche Rudolf Diesel war kurz vor seinem Tod haushoch verschuldet, am Bankrott führte kein Weg mehr vorbei. Es blieb daher nicht nur beim materiellen Schaden, auch Diesels Psyche hielt der Last der Misserfolge nicht stand. Die Chancen auf eine wirtschaftliche Erholung standen so schlecht, dass Diesel nachts mitten auf der Nordsee die Hoffnungslosigkeit überwältigte. Er wurde 55 Jahre alt.

Geboren wurde Rudolf Diesel 1858 in Paris. Schon früh entdeckte er seinen Hang zur Technik. Wegen des Deutsch-Französischen Krieges musste seine Familie Frankreich verlassen. Sie ging nach England.

1870 reiste Diesel nach Augsburg, Geburtsstadt seines Vaters. Dort besuchte er die Königliche Kreis-Gewerbeschule. Mit 14 Jahren schrieb er seinen Eltern: „Mein sehnlichster Wunsch ist, Mechaniker zu werden.“ 1872 wechselte Diesel auf die Ingenieursschule, die er drei Jahre später als Jahrgangsbester abschloss. Er studierte an der Technischen Hochschule in München. 1880 war er mit nur 22 Jahren fertiger Ingenieur – wiederum mit dem besten Examen, das je ein Absolvent in München geschafft hatte.

Besser als die Dampfmaschine

Seine Gedanken kreisten um einen Motor, der die Dampfmaschine in den Schatten stellen sollte. Bereits 1878 hatte er in einer Vorlesung notiert: „Kann man Dampfmaschinen so construiren, welche den vollkommenen Kreisprozess ausführen, ohne zu sehr complicirt zu sein?“ In seiner Geburtsstadt Paris fand Diesel eine Stelle bei der Eismaschinenfabrik seines ehemaligen Professors Carl Linde. 1881 wurde er Direktor, neun Jahre später wechselte er in den Vorstand nach Berlin. Viel mehr als Kältemaschinen interessierte Diesel ein Antrieb für Lokomotiven und


PATENT-URKUNDE

№ 67207

AUF GRUND DER ANGEHEFTETEN BESCHREIBUNG UND ZEICHNUNG IST DURCH BESCHLUSS DES KAISERLICHEN PATENTAMTES

an Rudolf Diesel, Ingenieur, in Berlin

EIN PATENT ERTHEILT WORDEN.

GEGENSTAND DES PATENTES IST:

Arbeitsverfahren und Ausführungsart für Verbrennungskraftmaschinen.

GESETZ v. 7. APRIL 1891

ANFANG DES PATENTES: 28. Februar 1892.

DIE RECHTE UND PFLICHTEN DES PATENTINHABERS SIND DURCH DAS PATENTGESETZ VOM 7. APRIL 1891 BESTIMMT.

ZU URKUND DER ERTHEILUNG DES PATENTES IST DIESE AUSFERTIGUNG ERFOLGT.

Berlin, den 23. Februar 1893.

KAISERLICHES PATENTAMT.

Beglaubigt durch Hauk

Bureau-Vorsteher des Kaiserlichen Patentamtes.

WERTVOLLES PATENT: Diesels Patenturkunde für seine Motorenkonstruktion, ausgestellt am 28. Februar 1989. Foto: Sammlung Harald Focke

U-BOOTS-MOTOREN: **Die vier anfangs defektanfälligen MAN-U-Boot-Diesel der MONTE SARMIENTO leisteten 6000 PS.**

Foto: Archiv Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven

Schiffe, der seine Sache besser machte als die kohlefressende Dampfmaschine. Der 1876 von Nikolaus Otto entwickelte Viertaktmotor beeindruckte ihn, doch die Energieausbeute schien ihm zu gering.

Im Februar 1893 erhielt Diesel nach Jahren ehrgeizigen Tüftelns ein Patent für eine „Verbrennungsmaschine mit veränderlicher Dauer der unter wechselndem Überdruck stattfindenden Brennstoffeinführung“. Seine Erfindung wollte Diesel bei der Maschinenfabrik Augsburg herstellen lassen. Doch dem Chefingenieur war der nötige Druck viel zu hoch. Im Zylinder wurde die Luft so stark gepresst, dass sie den eingespritzten Kraftstoff selbst entzündete. Die hohe Verdichtung verbesserte den Wirkungsgrad enorm und sparte Sprit. Genau darauf kam es Diesel an.

Eine selbstzündende Idee

Sein Geld reichte nicht, um seine Erfindung produktionsreif zu machen. Da kam doch noch Hilfe von der Maschinenfabrik Augsburg: Generaldirektor Heinrich von Buz selbst nahm sich des Motors an. Er beriet Diesel bei vielen noch ungelösten konstruktiven Problemen. Im Februar 1894 lief der erste Motor probeweise, auch dank der Hilfe von Robert Bosch, der im Herbst 1894 persönlich eine Magnetzündung installierte. Doch wirklich einsatzbereit war der Diesel erst nach drei weiteren Jahren. Der Einzylinder leistete 18 PS und erzielte einen Wirkungsgrad von über 26 Prozent. Dampfmaschinen schafften zehn, Benziner zwölf und Gasmotoren 17 Prozent. 1898 lieferte die Maschinenfabrik Augsburg die ersten Serien-Diesel, die aber noch immer nicht dauerhaft rund liefen.

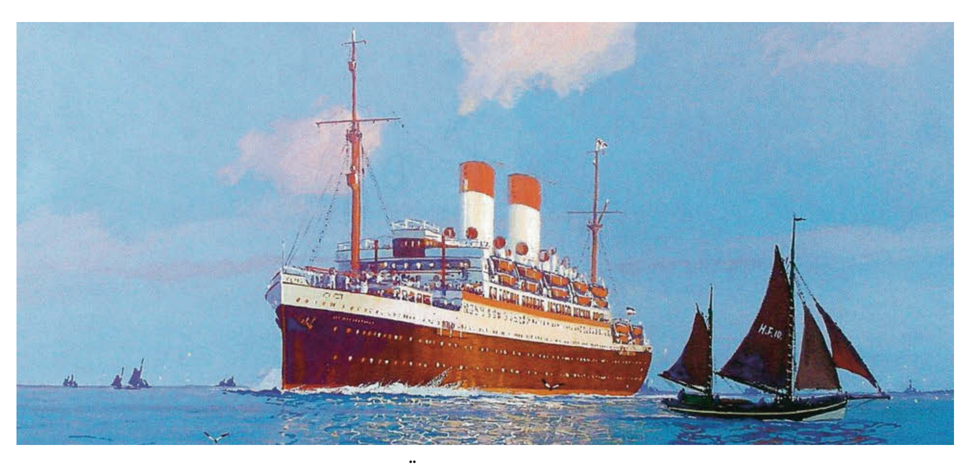
Auftakt auf der Wolga

Ab 1903 fuhren endlich die ersten Schiffe mit Dieselmotor: Den Anfang machte der Flusstanker VANDAL auf der Wolga, es folgte die PETIT PIERRE auf dem Rhein-Marne-Kanal. Deren Antrieb hatte Diesels französischer Lizenznehmer gebaut. Beide Schiffe fuhren zur Zufriedenheit ihrer Reeder. 1907 lief Diesels Patent aus; die zahlreichen Konzessionen warfen von jetzt an nur noch wenig ab.

Benz & Cie. lieferten 1910 die ersten Viertakt-Schiffsdiesel aus, bald darauf einen 180-PS-Zweitakter, wie ihn auch Roald Amundsens FRAM für ihre Expedition in die gefährliche Antarktis erhielt. Der Diesel erleichterte die Fahrt zwischen den Eisschollen und benötigte im Unterschied zur Dampfmaschine lediglich einen Mann, um ihn zu bedienen.

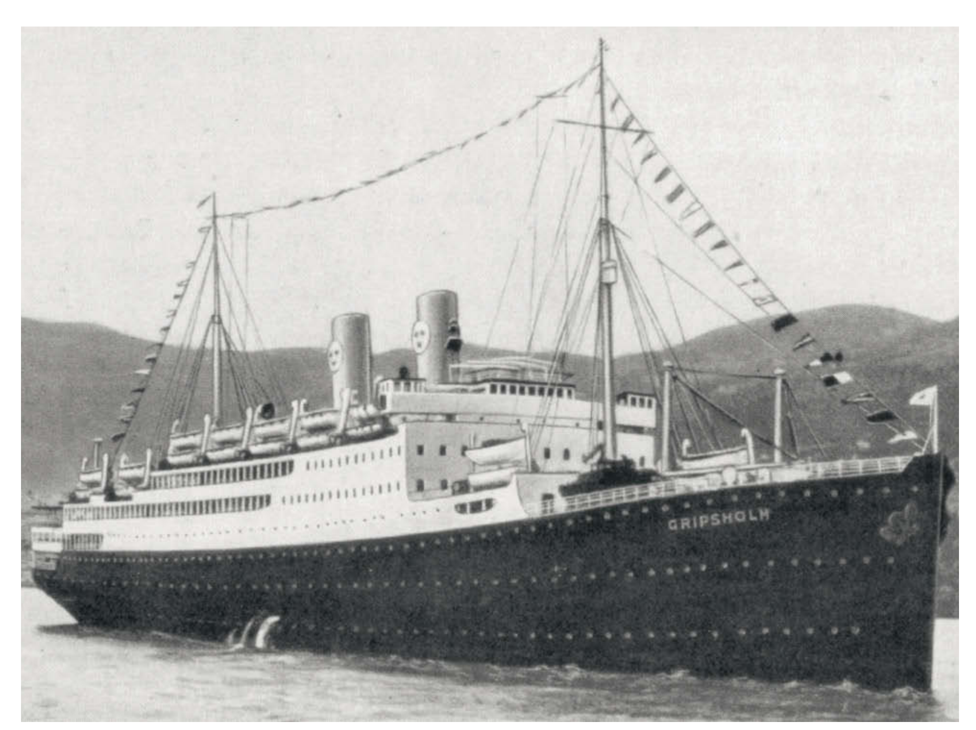
Dänen als Erste auf See

1912 wurde die dänische SELANDIA als erstes großes hochseegängiges Motorschiff der Welt in Dienst gestellt. Die beiden Viertakt-Diesel mit je 1250 PS bauten Burmeister & Wain in Kopenhagen. Mit ihnen erreichte das fast 5000 BRT große und knapp 120 Meter lange Fracht- und Passagierschiff elf Knoten.

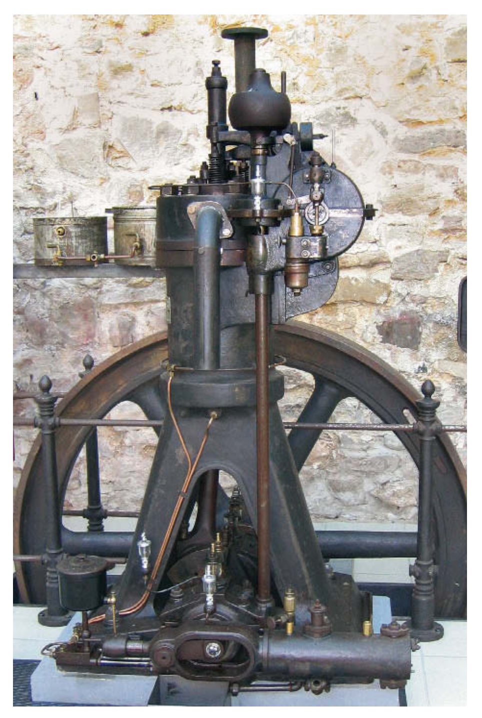


MONTE SARMIENTO: **1924 das erste Übersee-Passagierschiff mit Dieselantrieb. Hier von Robert Schmidt-Hamburg gemalt.**

Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann



DIESELKRAFT AUF DEM ATLANTIK: Die GRIPSHOLM der Schweden-Amerika Linie war 1925 der erste Motor-Liner auf dem Nordatlantik. Foto: Reederei, Sammlung Harald Focke



MAN DM12: Dieselmotor der ersten Generation, fabriziert ab 1906. Foto: Sammlung Harald Focke

Just als die SELANDIA im Februar 1912 auf Jungfernfahrt ging, lief in Kiel der Stückgutfrachter MONTE PENEDO der Reederei Hamburg-Süd vom Stapel, das erste in Deutschland gebaute seegehende Motorschiff. Ihm folgte noch im selben Jahr die ROLANDSECK der Bremer Reederei DDG „Hansa", geliefert von Tecklenborg in Geestemünde.

Die grundlegenden technischen Voraussetzungen für den Einsatz des Dieselmotors in der Schifffahrt waren vor dem Ersten Weltkrieg geschaffen. Das Problem, zwischen Vor- und Rückwärtsfahrt zu wechseln, und die Frage, ob die Motoren auch ausreichend Leistung liefern würden, konnten noch zu Diesels Lebzeiten gelöst werden. Allerdings blieben Zweifel an der Standfestigkeit der Motoren – und das nicht ohne Grund.

1914 zählte der Germanische Lloyd schon fast hundert seegehende Motorschiffe. Unter deutscher Flagge gab es acht größere Schiffe mit Motorleistungen bis zu 3900 PS, darunter drei Tanker und fünf Frachter. Im Ersten Weltkrieg fuhren auch deutsche und französische U-Boote mit Dieselantrieb. Die Brand- und Explosionsgefahr war weit geringer als bei Benzinern.

Durchbruch in den 1920er-Jahren

Soweit hatte Rudolf Diesel die Entwicklung seiner Idee noch verfolgt. Den weltweiten Durchbruch seit den 1920er-Jahren aber erlebte er nicht mehr. „Rudolf Diesel mustert an und gewinnt das Rennen", kommentierte NDL-Chronist Arnold Rehm salopp. Während der Norddeutsche Lloyd und die Bremer Werften noch an Dampfmaschinen festhielten, setzten vor allem Blohm & Voss und die Hamburg-Amerika Linie schon am Ende des Ersten Weltkriegs auf den Dieselmotor. Damit zeichnete sich ab, dass er aufgrund seiner wirtschaftlichen Vorzüge über kurz oder lang auch in Deutschland die Dampfmaschine ablösen würde. Bei größeren Schiffen wurde der Dieselantrieb allerdings noch lange hart durch die Dampfturbine bedrängt.

Das erste deutsche Übersee-Motorschiff war 1924 die MONTE SARMIENTO der Hamburg Süd, bei ihrer Indienststellung sogar das größte der Welt. Die Hauptantriebe waren vier nach dem Ersten Weltkrieg eingelagerte Sechszylinder-Dieselmotoren, die eigentlich für U-Boote der Kaiserlichen Marine bestimmt waren. Selbst der konservative Norddeutsche Lloyd setzte nun drei Motorfrachter in Fahrt.

1925 stellte die Schweden-Amerika Linie mit der GRIPSHOLM das erste Passagierschiff auf dem Nordatlantik in Dienst. Ihre Burmeister & Wain-Diesel hielten die 41-jährige Dienstzeit dieses Liners, der ersten Nachkriegs-BERLIN des NDL, bis 1966 durch. In größeren Kriegsschiffen kam der Dieselmotor dagegen zunächst kaum zum Einsatz; Ausnahmen waren ab 1929 die drei Panzerschiffe der DEUTSCHLAND-Klasse.

Seit den 1950er-Jahren dominieren im Schiffsneubau die Motorschiffe, da sie einen hohen Wirkungsgrad besitzen und weniger Platz und Bauaufwand benötigen als Kessel und Turbinen. Nur bei sehr hohen Leistungen wurden bis in die 70er-Jahre hinein Turbinenschiffe gebaut. Heute haben 97 Prozent aller Schiffe einen Dieselmotor – ein überwältigender Erfolg für den Erfinder Rudolf Diesel, dessen Name durch das Antriebsprinzip und den speziellen Kraftstoff auch 100 Jahre nach seinem Tod weiterlebt. ⚓

LITERATUR-EMPFEHLUNG

Horst Köhler verfolgt ausgiebig und fundiert die persönlichen und technischen Wege des berühmten Erfinders. Er schildert die vielfältigen und langwierigen Probleme mit seinem revolutionären Motorenkonzept, die Fehlschläge und Irrtümer, den Streit mit Konkurrenten und um Patente, den finanziellen Aufstieg zum Millionär, den schnellen, tiefen Absturz und nicht zuletzt die negativen Folgen für Diesels stetig schwächer werdende Gesundheit, vor allem aber die Psyche – bedrückende Faktoren, die schließlich zum Selbstmord auf hoher See führten. Zahlreiche Tabellen, Übersichten, Dokumente, Zeichnungen, Fotos und ein Literaturverzeichnis ergänzen den leicht verständlichen Text.



Köhler, Horst: Rudolf Diesel. Erfinderleben zwischen Triumph und Tragik. Augsburg 2012, 228 Seiten, ISBN 978-3939645573

JAHRESTAGUNG DER DGSM

Zwei Tage Berlin von seiner See(h)seite



Auf einem 100 Jahre alten Spreedampfer ging es durch die immer wieder spannende Stadtlandschaft der Metropole Berlin. Foto: Ulf Kaack

Austragungsort für die 42. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte (DGSM) war in diesem Jahr die Hauptstadt Berlin. Mehr als 100 Mitglieder der wissenschaftlich arbeitenden maritim-historischen Gesellschaft verbrachten vom 20. bis 22. September ein Wochenende, angefüllt mit informativen und nicht selten unterhaltsamen Vorträgen im „ABACUS-HOTEL am Tierpark".

Bereits am Freitagabend vor dem Tagungswochenende versammelten sich die Teilnehmer im für die DGSM reservierten Bereich im 1. Obergeschoß. Nach den Worten des stellvertretenden Vorsitzenden der DGSM, Peter Bunks, der die Grüße des gesundheitlich verhinderten Vorsitzenden Dr. Sigurd Hess überbrachte, kommentierte Ex-„DDR-Fernsehkapitän" Gerd Peters, vor allem den ehemaligen AKSM-Mitgliedern gut bekannt, einen interessanten Dokumentarfilm über die Deutsche Seereederei (DSR). Interessant insofern, da er seinerzeit offiziell weggelassene Passagen, zum Beispiel die Kriegswerdegänge der DSR-Kapitäne, schmunzelnd nachtrug.

Den Auftakt am Sonnabend bildete ein Referat mit dem Titel „Berlin – maritim" aus der Feder von Konteradmiral a. D. Dr. Sigurd Hess, vorgetragen und inhaltlich angereichert von Fregattenkapitän a. D. Dr. Heinrich Walle. Er hatte als Vorsitzender des wissenschaftlichen Beirates diesen Part übernommen. Der Vortrag stellte die Bedeutung der Hauptstadt für die Schifffahrt vor dem Hintergrund wichtiger wirtschaftlicher, politischer und militärischer Aspekte und Ereignisse der vergangenen Jahrhunderte in den Fokus.

Über die interessanten und spannenden Referate der Jahrestagung wird auf der Website der DGSM (www.schiffahrtsgeschichte.de) berichtet. Weiterhin sind sie im Jahrbuch der Gesellschaft, das im Januar 2014 erscheint, dokumentiert. DGSM-Mitglieder erhalten das Jahrbuch kostenlos.

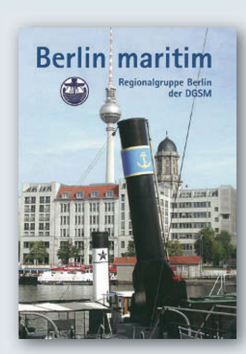
Zum eindrucksvollen Erlebnis für alle Tagungsteilnehmer wurde zweifellos die Schiffsfahrt auf der Spree mit dem 100 Jahre alten Fahrgastdampfer MS ALEXANDER. Von seinem idyllisch gelegenen Liegeplatz am Plänterwald auslaufend, ließ sich Berlin hautnah von der Wasserseite aus erleben.

Am Rande der DGSM-Tagung fand außerdem die ordentliche Mitgliederversammlung statt, die von Vereins-Vize Fregattenkapitän a. D. H.-Peter Bunks geleitet wurde. Er berichtete von außerordentlichen Problemen bei der Kassenführung; der bisherige Schatzmeister habe zwischenzeitlich sein Amt niedergelegt. Ein finanzieller Schaden sei der DGSM nicht entstanden, so Bunks. Doch die Aufarbeitung des Finanzmanagements nehme noch einige Zeit in Anspruch. Er hoffe, die Kasse gegen Jahresende in die Hände eines neuen Schatzmeisters übergeben zu können.

Alle weiteren Details der Hauptversammlung sind im Protokoll, das in der nächsten Ausgabe des „Signalgast" für die Mitglieder veröffentlicht wird, nachzulesen. Nur so viel vorweg: Die 43. Jahrestagung findet im Jahr 2014 vom 26. bis 28. September in Mainz statt.

BROSCHÜRE ZUR DGSM-JAHRESTAGUNG

Berlin maritim



Klein, aber fein – die Broschüre der DGSM Regionalgruppe Berlin Foto: Jörg-M. Hormann

Anlässlich der 42. Jahrestagung der DGSM in Berlin hat die dortige Regionalgruppe eine kleine Edition an Beiträgen und Artikeln in einer auch äußerlich wirklich gelungenen Form vorgelegt, die sich im weitesten Sinn mit schifffahrtshistorischen Geschehnissen rund um Berlin beschäftigen – dies ist nicht nur geographisch, sondern auch ideengeschichtlich gemeint. Insgesamt zehn Autorinnen und Autoren haben sich mit großem Fleiß und Akribie ihren Themen gewidmet und dabei erstaunliche Ergebnisse und Erkenntnisse gewonnen. Wie immer bei derartigen Sammelbänden, werden die schriftlichen Umsetzungen dieser bemerkenswerten Recherchen hinsichtlich Lesbarkeit, straffer Gedankenführung und abschließender Zusammenfassung vom Leser unterschiedlich beurteilt werden – was dem Vorhaben insgesamt aber keinen Abbruch tut. Insgesamt zeigt die Berliner Regionalgruppe mit dieser Edition ein besonderes und reges Interesse an maritimen Ereignissen und deren Präsentation in der Öffentlichkeit. Für die Teilnehmer der Jahrestagung in Berlin ein echtes Geschenk in jeder Hinsicht. Bezogen werden kann der Sonderdruck der Regionalgruppe Berlin über die Buchhandlung Collectio Navalis, Jens Gnewuch Grolmannstraße 59, 10623 Berlin, Tel. 030/313 18 81.

Eberhard Kliem



Winkspruch. Die Seiten der DGSM in SCHIFF CLASSIC

Redaktion: Jörg-M. Hormann
Verantwortlich:
Deutsche Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte e.V.

Kontaktanschrift der DGSM:
Jürgen Miesler
Schweriner Ring 7
26388 Wilhelmshaven
E-Mail: jue.miesler@gmx.de

Internet:
www.schiffahrtsgeschichte.de
www.marinegeschichte.de

FÖRDERPREIS DURCH NEUE STIFTUNG

10 000 € Preisgeld

Die Stiftung zur Förderung der Schiffahrts- und Marinegeschichte vergibt alle zwei Jahre, erstmalig im Herbst 2014, einen mit 10 000 Euro dotierten Preis, mit dem herausragende, aktuelle sowie innovative Studien zur Schifffahrts- und Marinegeschichte ausgezeichnet werden sollen. Damit werden deutschsprachige Autorinnen und Autoren prämiert, die einen substanziellen Beitrag zur geschichtswissenschaftlichen Forschung auf dem Feld der Schifffahrts- und Marinegeschichte geleistet haben und deren Werk dazu beiträgt, schifffahrts- und marinegeschichtliche Themen einer breiteren interessierten Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Der Preis wird erstmals im Oktober 2014 verliehen. Der wissenschaftliche Beirat der Stiftung bildet zugleich die Preis-Jury. Berücksichtigt werden herausragende, aktuelle und innovative Studien zur Schifffahrts- und Marinegeschichte, die selbstständig eingereicht werden. Dazu zählen u. a. archivgestützte Magister- und Masterarbeiten, Dissertationen, Habilitationen oder Sachbücher.

Die Arbeiten sind bis zum 31. März 2014 entweder per E-Mail als pdf-Datei oder auf dem Postwege in fünf Exemplaren beim Sprecher des Beirats einzureichen. Der Bewerbung beizufügen ist ein Lebenslauf des/der Bewerbers/in. Vorschläge Dritter sind nicht möglich. Sprecher des wissenschaftlichen Beirats und der Jury ist Prof. Dr. Jürgen Elvert, Jean Monnet-Lehrstuhl für Europäische Geschichte, Historisches Institut, Gronewaldstraße 2, 50931 Köln.

Die Jury: Prof. Dr. Markus A. Denzel, Leipzig; Prof. Dr. Jürgen Elvert, Köln; Prof. Dr. Michael Epkenhans, Potsdam; KptzS Dr. Jörg Hillmann, Brüssel; Professor Dr. Sönke Neitzel, London.

Die Stiftung zur Förderung der Schiffahrts- und Marinegeschichte wurde 2013 auf Initiative des Berliner Unternehmers und ehemaligen Marineoffiziers Dietrich Redell und seiner Frau Ute ins Leben gerufen. Sie will das Interesse der Öffentlichkeit für maritim-historische Fragen anregen und steigern sowie unterstützen und fördern.

Bei der Erfüllung dieser Ziele arbeitet die Stiftung eng mit der Deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM) zusammen – eine auf wissenschaftlich historischem Gebiet arbeitende Gesellschaft mit Aktivitäten und Mitgliedern im gesamten Bundesgebiet. ***UK***

Dringende Bitte an die DGSM-Mitglieder

Im Zahlungsverkehr des Euro-Raumes wurden einheitliche Regelungen für den nationalen und europäischen Zahlungsverkehr eingeführt. SEPA steht für „Single Euro Payments Area“ (Einheitlicher Euro-Zahlungsverkehrsraum) und hat die Vereinheitlichung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs in Europa zum Ziel. IBAN und BIC werden in Zukunft die nationalen Kontoangaben ersetzen, also die gewohnten Kontonummern und Bankleitzahlen. Ab Februar 2014 werden deshalb Überweisungen und Lastschriften grundsätzlich nur noch mit IBAN und BIC möglich sein.

Wir bitten alle Mitglieder, der DGSM bei der Umstellung des Lastschriftverfahrens zu helfen. Bitte füllen Sie die Ihnen mit dem „Signalgast“ Nr. 19 zugegangene Einzugsermächtigung aus (auch wenn Sie bereits einmal eine abgegeben haben) und senden Sie diese bitte an den für die Mitgliederbetreuung verantwortlichen Vorstand: H. Peter Bunks, Dürerstraße 37, 28844 Weyhe.

Veranstaltungen der Regionalgruppen im Frühjahr 2014

Regionalgruppe Hamburg
12.12.2013
Prof. Dr. Jens Uwe Schröder
„Alter Wein in neuen Schläuchen. Eine Einordnung des COSTA VICTORIA Unfalls“

Regionalgruppe Hamburg
10.01.2014
Reimer Göttsch
„Die Seesozialversicherung einst und jetzt – von der SeeBG zur BG Verkehr“

Regionalgruppe Berlin
15.01.2014
Marko Richter
„Die kurbrandenburgische Flotte im Gemälde von Lieve Verschuier“

Regionalgruppe Hamburg
13.02.2014
Dipl. Ing. Jochen Zerrahn
„Kreuzfahrtschiffbau auf der Meyer-Werft“

Regionalgruppe Berlin
19.02.2014
Prof. Arne Karsten/Prof. Olaf Rader
„Große Seeschlachten. Wendepunkte der Weltgeschichte. Von Salamis bis Skagerrak“

Regionalgruppe NRW
01.03.2014
23. Regionaltagung
Ronald Hopp
„Museo storico navale – das italienische Marinemuseum in Venedig“
Ulrich Hahn
„Die Geschichte des Lotsenstationsschiffs KAPITÄN BLEEKER“
Christoph Kehrig
„Die deutsche Handelsschifffahrt zu Beginn des Ersten Weltkrieges – die zweitgrößte Flotte der Welt verschwindet von den Weltmeeren“
Achim Koerver
„Britisch-deutsche Seehandelsblockaden 1914–1919, Teil 2“

Regionalgruppe Hamburg
13.03.2014
Prof. Dr. Christoph Schäfer
„Römische Militärschiffe im Experiment: Rekonstruktion, Tests, Ergebnisse“

Regionalgruppe Vorpommern
15.03.2014
Besichtigung des Max-Planck-Instituts Greifswald
Besichtigung des privaten Fischereimuseums Lubmin
Treffpunkt: Haupteingang MPI

Regionalgruppe Berlin
19.03.2014
Hans-Stefan Hudak
„Jan Coen, Generalgouverneur der niederländischen Ostindien-Kompanie“

DGSM Wissenschaftliche Tagung
28.–30.03.2014
„Die Kaiserliche Marine im Großen Krieg – eine Spurensuche“
Hermann Ehlers Stiftung (HES), Niemannsweg 78, Kiel

Regionalgruppe Hamburg
10.04.2014
Exkursion: Marineschule Mürwik
Abfahrt: 09:00 Uhr an der Shell-Tankstelle am Dammtor-Bahnhof
Anmeldungen bitte bis 31. März 2014 an Tel. 040/82 70 90

Regionalgruppe Vorpommern
12.04.2014
Besichtigung des kleinen Raketenschiffes Projekt 1241 (Tarantul)

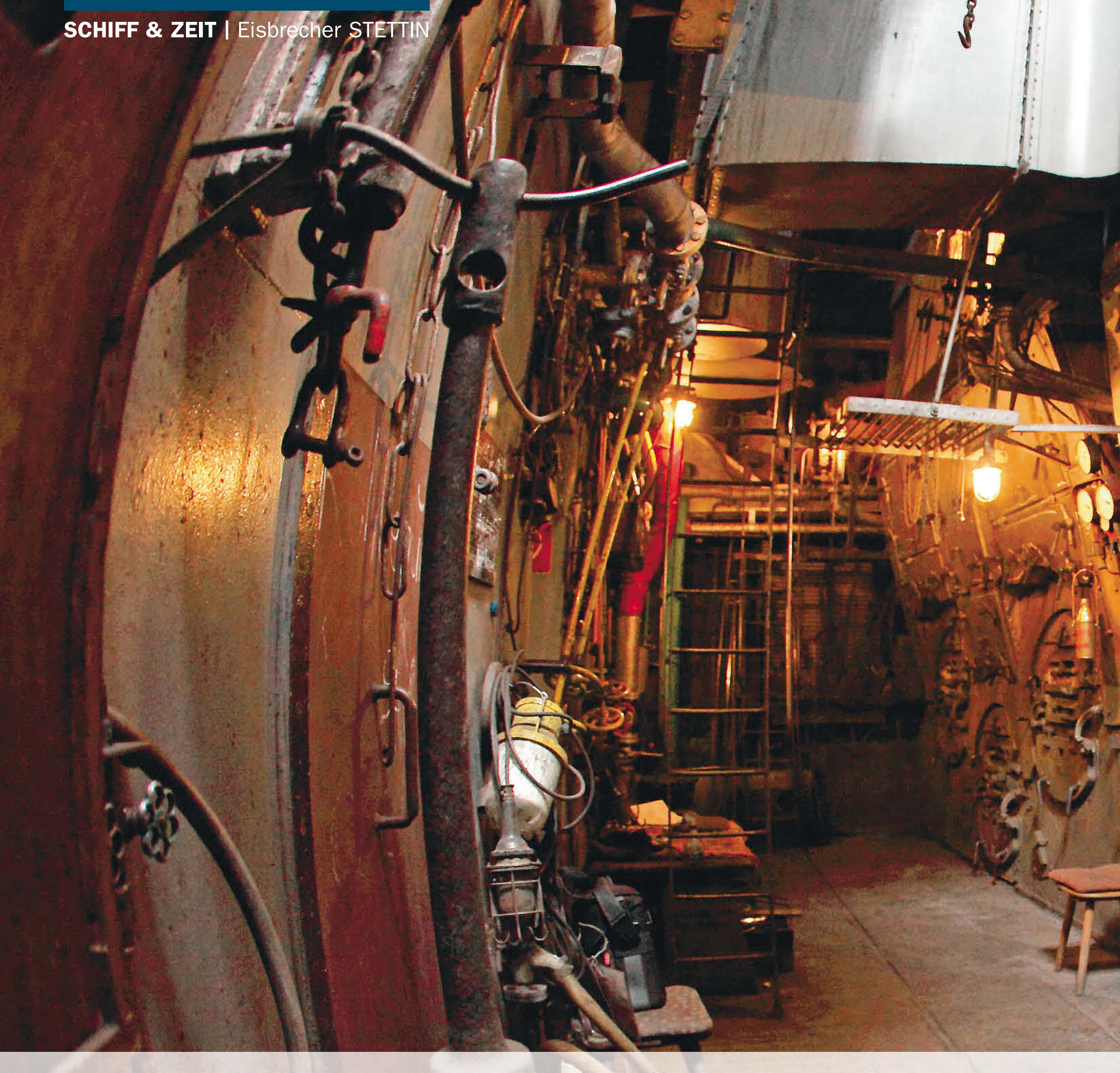
Regionalgruppe Berlin
16.04.2014
Manfred Ramm
„Schiffe mit dem Namen der Hohenzollern“

Regionalgruppe Hamburg
08.05.2014
Dr. Ing. Jürgen Wessel
„Entwicklungen der Schiffstechnik, die in der Marine ihren Anfang nahmen“

Regionalgruppe Berlin
21.05.2014
Werner Schneider
„Der Echoloterfinder Alfred Behm. Eine Biografie“

Regionalgruppe Berlin
18.06.2014
Thomas Feige
„Industriespionage im Schiffbau des 17. Jahrhunderts“

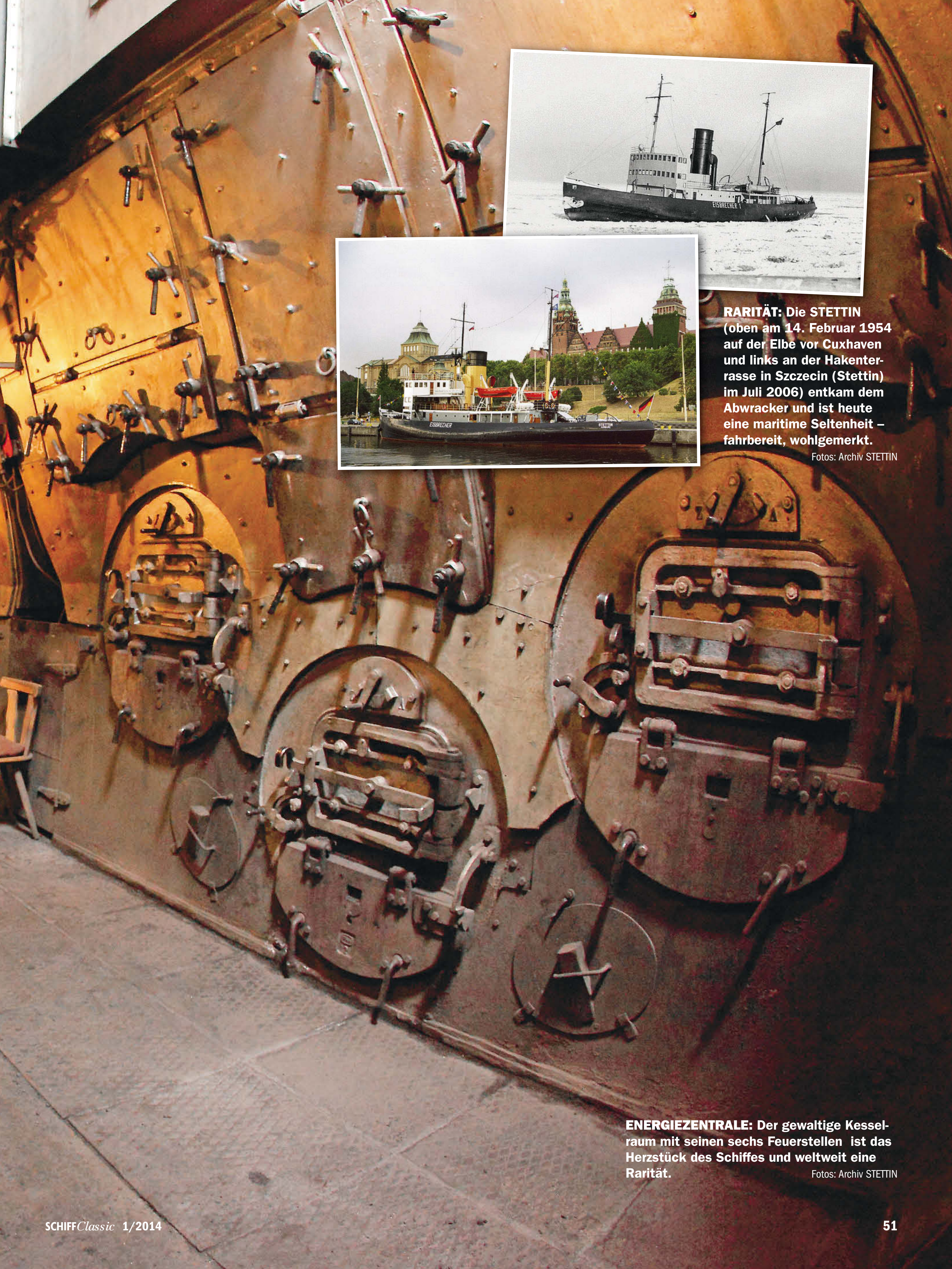
Die Tagungsorte der einzelnen DGSM-Regionalgruppen und Beginnzeiten der Veranstaltungen sind auf den jeweiligen Seiten der Regionalgruppen unter www.schiffahrtsgeschichte.de angegeben.



Das letzte hochseegehende Dampfschiff weltweit

Mit Volldampf ins Eis

Die STETTIN ist der einzige noch im Einsatz stehende Eisbrecher ihres Typs. Bei den Stettiner Oderwerken in den 1930er-Jahren gebaut, nimmt der Eisbrecher mit Kohlefeuerung und Dampfmaschine jedes Jahr wieder Fahrt auf. Von Rainer Herzberg



RARITÄT: Die STETTIN (oben am 14. Februar 1954 auf der Elbe vor Cuxhaven und links an der Hakenterrasse in Szczecin (Stettin) im Juli 2006) entkam dem Abwracker und ist heute eine maritime Seltenheit – fahrbereit, wohlgemerkt.
Fotos: Archiv STETTIN

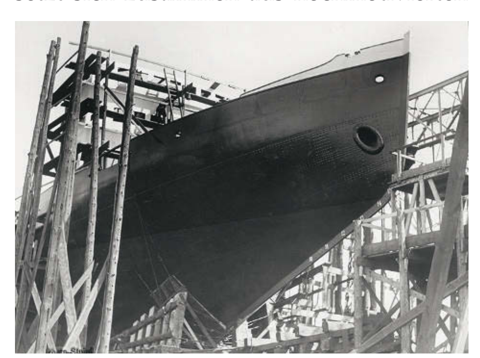
ENERGIEZENTRALE: Der gewaltige Kesselraum mit seinen sechs Feuerstellen ist das Herzstück des Schiffes und weltweit eine Rarität.
Fotos: Archiv STETTIN

RIECHT NOCH NACH FRISCHEM LACK: Am 16. November 1933 läuft die STETTIN aus zur ersten erfolgreichen Probefahrt in das Stettiner Haff. Fotos: Archiv STETTIN

Leinen los, vorn und achtern! Als Kapitän Nils Held das Kommando zum Ablegen gibt und den Maschinentelegraf auf „Ganz Langsam Voraus“ stellt und nachdem das Schiff frei vom Anleger ist, ist nur ein Zittern und leichtes Vibrieren zu spüren. Kein Stampfen, Grummeln oder dröhnendes Dieselgeräusch. Nur der Schornstein verrät, wie dieses Schiff angetrieben wird: mit einer Dampfmaschine. Dicker, schwarzer Qualm weht um die Aufbauten, als der Dampfeisbrecher STETTIN mit 119 Passagieren an Bord im Nord-Ostsee-Kanal gleich hinter der Schleuse Kiel ablegt und Fahrt in Richtung Brunsbüttel mit Ziel Hamburg aufnimmt. Zehn Stunden wird die Reise dauern, bei bestem Sommerwetter, mit einer hochmotivierten Crew und begeisterten Gästen an Bord. Ein Eisbrecher, unterwegs in dieser Jahreszeit und als Passagierdampfer? Wie geht das?

Die STETTIN ist ein heute sehr populäres Museumsschiff mit Liegeplatz in Hamburg Neumühlen, besser bekannt als Museumshafen Oevelgönne. Getragen von einem Förderverein, der die STETTIN 1981 nach ihrer Außerdienststellung in einer beispiellosen Rettungsaktion vor dem Verschrotten bewahrt hat, befördert sie heute Gäste, nimmt an maritimen Festivals und Events teil und ist inzwischen das einzige dampfgetriebene Schiff weltweit mit Seezulassung, das in der Sommersaison auf Reisen ist und im Winter an ihrem Liegeplatz besichtigt werden kann. Einmalig ist ihr Zustand, ausschließlich von freiwilligen Mitgliedern des Fördervereins gepflegt, gewartet und betrieben. Hochinteressante und technische Leckerbissen sind die Maschinenanlage, die Kesselräume und die überwiegend mit Dampf getriebenen Aggregate wie Rudermaschine, Generator und Ankerwinschen und so weiter. Dampfmaschinen-Enthusiasten kommen nicht nur aus aller Herren Länder, um diese komplexe Technik zu bewundern, auch die Besatzung setzt sich zusammen aus hochmotivierten Männern und Frauen jeder Couleur und Nationalität. Ärzte als Heizer, Juristen an der Maschine, ehemalige Seeleute an Deck und Patentinhaber in der Nautik, aber auch Rentner, Jugendliche und unzählige Helfer, die das „STETTINFIEBER“ gepackt hat, arbeiten ehrenamtlich, um den Eisbrecher in Bestzustand und fahrtüchtig zu halten.

> **„Diese alte Technik ist ein Meisterstück der Schiffbaukunst und faszinierendes Erbe einer lange vergangenen Epoche.“**
>
> Die Worte eines Kapitäns, der bis ins Jahr 2010 hochmoderne Containerschiffe geführt hat



NOVUM: Der Runeberg’sche Eisbrechersteven war eine Besonderheit beim Neubau eines Eisbrechers. Foto: Archiv STETTIN

Der Neubau

Als dieses Schiff 1932 von der Stettiner Industrie- und Handelskammer bei der Stettiner Oderwerken AG für Schiff- und Maschinenbau zum Festpreis von 574 000 Mark in Auftrag gegeben wird, ist es der größte deutsche Eisbrecher seiner Zeit, allerdings nicht der erste, der diesen Namen trägt. Es gab bereits eine kleine Schwester gleichen Namens, später in „Swinemünde“ umgetauft, gebaut im Winter 1888 bei der AG Vulcan Stettin. Deren ziemlich schwache Maschinenleistung von nur 350 PS reichte aber kaum aus, um mit stärkerer Eisbildung fertigzuwerden. Zusammen mit drei weiteren Eisbrechern (BERLIN, POMMERN, PREUSSEN) sollen der südlichste und international führende Seeha-

GROSSE FAHRT VORAUS: Ein Spektakel der Extraklasse ist das jährliche Dampferrennen auf der Flensburger Förde. Foto: Archiv STETTIN

fen der Ostsee (Stettin) sowie der Zugang zur Odermündung und zum Stettiner Haff in den Wintermonaten offengehalten werden. Eine harte Aufgabe, bei durchschnittlich 30 bis 40 Zentimeter dicken Eisschichtungen und gelegentlich auch weit darüber.

Am 31. August 1933 läuft die STETTIN vom Stapel. Bei der Namensgebung gibt es zunächst unterschiedliche Vorstellungen. Die Industrie- und Handelskammer hat bei dem damaligen Kanzler und Reichsführer die Bitte vorgetragen, dem seinerzeit größten Eisbrecher Deutschlands den Namen „Adolf Hitler“ geben zu dürfen. Der lehnt jedoch dankend ab und man einigt sich auf den Namen STETTIN, den das Schiff bis heute beibehalten hat. Unmittelbar nach der Weltwirtschaftskrise ist der Stapellauf eines so großen Schiffes ein Signal zum Aufbruch. Etwa 10 000 Menschen nehmen an diesem Spektakel Anteil und die Presse überbietet sich in Superlativen.

Die Rumpfform

Technisch ist die STETTIN ein Novum zur damaligen Zeit. Die Rumpfform des Schiffes unterscheidet sich deutlich von der seiner Vorgänger. Bisher wird das Eis durch Auffahren mit dem Bug einfach durch das Gewicht zerdrückt, was viel Kraft kostet, die Fahrtgeschwindigkeit und Brechleistung vermindert und nur eine Rinne von etwa einer Schiffsbreite hinterlässt. Durch den „Runeberg’schen Eisbrechersteven“ der STETTIN schiebt sich der Bug jetzt nur leicht auf das Eis, schneidet es dann mit dem scharfen, nach hinten verlaufenden Steven und hinterlässt durch seine runde Rumpfform und das Abknicken von großflächigen Eisschollen so gegenüber der Schiffsbreite zusätzlich eine vier Meter breite Fahrrinne links und rechts des Rumpfes. Das Abknicken wird hervorgerufen durch die geneigte Spanten-Ebene, die, an jedem Querschott gemessen, eine gerade Linie darstellt. Es entsteht durch diese Form eine nach unten gerichtete Kraftkomponente, die das Abknicken der Eisschollen bewirkt. Ein ganz besonders enges Spanten-System und zwei kräftige Raumstringer sorgen dafür, dass am Schiffskörper auch bei stärkster Eispressung keine Schäden entstehen.

2200 PS leistet die Dreizylinder-Expansions-Dampfmaschine, ein Eigenprodukt der Oderwerke. Sie wird aus zwei schottischen Dreiflammrohrkesseln mit Wasserdampf versorgt, der zusätzlich noch 14 weitere Hilfsmaschinen antreibt. Je drei Feuerstellen pro Kessel erzeugen den notwendigen Dampfdruck.

Der Antrieb

Die Schiebersteuerung nach Stephenson ist direkt umsteuerbar. Ohne die sonst notwendigen Pausen beim Wechsel von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt ist das mit diesem System ohne Zeitverzögerung möglich und gestattet dem Eisbrecher, sich effektiv aus einer Eisumklammerung zu lösen oder in hartnäckigen Fällen besonders dickes Eis in mehreren Anläufen schnell und nachhaltig aufzubrechen. Dies ist einer der größten Vorteile gegenüber einem mit Dieselantrieb operie-



EINBLICK: Herzstücke des Eisbrechers: Antriebswelle, Dampfmaschine, Kohlebunker und Kesselraum. Foto: Archiv STETTIN

DIENSTENDE: Anlegemanöver auf der Unterelbe im Dezember 1962. Das Tagespensum ist geschafft. Foto: Archiv Wedel

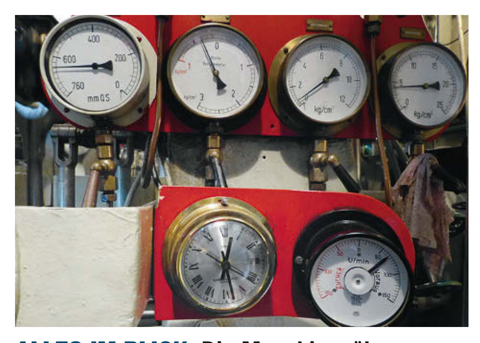
WINTERDIENST: Freibrechen einer Eisrinne für einen Konvoi von zehn Schiffen am 31. Januar 1970 auf der Höhe von Wedel. Foto: Archiv Wedel

renden Eisbrecher der heutigen Generation, wo das Umkoppeln deutlich mehr Zeit erfordert. Rund 1,4 Tonnen bester Steinkohle verbraucht die Maschine pro Stunde. Bei 196 Tonnen Bunkerkapazität reicht das für 140 Betriebsstunden oder für eine mittlere Reichweite von 1500 Seemeilen bei einer mittleren Geschwindigkeit von 13 Knoten.

Der Einsatz

Die Probefahrt im Nebel am 16. November 1933 übertrifft alle Erwartungen der Auftraggeber. Das Schiff ist nicht nur außerordentlich manövrierfähig, sondern toppt auch noch erheblich die vorgegebene Höchstgeschwindigkeit von 13 Seemeilen in der Stunde. Mehr als zufrieden stellt die Industrie- und Handelskammer das Schiff am 17. November in Dienst. Am 5. Dezember läuft die STETTIN zur ersten Eisfahrt aus und ist bis zum Kriegsbeginn 1939 regelmäßig jeden Winter an insgesamt 193 Tagen im Einsatz.

Im September 1939 teilt die Kriegsmarine der Eisbrecherverwaltung der IHK mit, dass sich das Schiff nach dem Reichsleistungsgesetz ab sofort der Kriegsmarine-Dienststelle zur Verfügung zu halten habe. Erst am 20. Januar 1940 wird die STETTIN dann offiziell zum Kriegsschiff und untersteht nun endgültig dem Sperrlotsenkommandeur vor Ort, der mehr und mehr das Schiff auch auf offener See einsetzt. Im Stettiner Haff, ihrem ursprünglichen Arbeitsgebiet, ist sie nur noch gelegentlich zu finden. Nicht nur Handelsschiffen muss Hilfe geleistet werden, sondern auch Kriegsschiffen, die an den starken Eisverhältnissen im harten Winter 1940 gescheitert sind. Der gesamte Ostseeraum wird nun zum Einsatzgebiet der STETTIN und sie nimmt als Sperrbrecher, mit einem Maschinengewehr bewaffnet, im Rahmen der Operation „Weserübung“ an einem Geheimauftrag teil, der die dänische Regierung in Kopenhagen zur Kapitulation auffordern soll.



ALLES IM BLICK: Die Maschinenüberwachung am Leistand. Foto: Rainer Herzberg



MASCHINENTELEGRAF: Ganz langsam voraus auf Manöverfahrt. Foto: Rainer Herzberg

Zwischen Riga und Kiel ist die STETTIN nun unterwegs. Mal fährt sie als Sperrbrecher versehen mit dem Minen-Abwehrsystem „Seekuh“, einer Entmagnetisierungsanlage, mal als Schlepper, je nachdem, was gerade von der Kriegsmarine benötigt wird. Trotz Minenschutzanlage (MESI) detoniert am 6. August 1940 unter dem Rumpf der STETTIN eine Grundmine und führt zu schwerem Wassereinbruch im Maschinenraum. Die STETTIN wird zunächst mit zwei Bergungsschiffen nach Kiel und später weiter nach Stettin zur Reparatur geschleppt, wo sie zum zivilen Eisbrecher zurückgebaut wird.

TECHNISCHE DATEN Dampfeisbrecher STETTIN

Bauwerft	Stettiner Oderwerke
Baujahr	08/1932
Baunummer	769
Länge	51,75 m
Länge Wasserlinie	48,50 m
Breite	13,43 m
Breite an Deck	13,08 m
Seitenhöhe	6,45 m
Tiefgang	5,60 m
Raumgehalt	836,2 BRT/783 BRZ
Wasserverdrängung	1138 t
Rumpfeisenplatten	2,4 cm im Eisbereich
Maschine	Dreifach-Expansions-Kolbendampfmaschine mit Stephenson-Exzentersteuerung
Leistung	2200 PS bei 115 U/min
Höchstfahrt	13 kn

Hauptmaschine
Dreifach-Expansions-D.M.
1800 — 2100 PS
Hauptdampfleitungen
Verteilerventile
Vorwärmer
Filter
Speiseventile
Wasserstandsanzeiger
2 Kessel je 24 t Wasser
Zisterne
Naßluftpumpe
Kondensator
Speisepumpen
Speiseregler (Schwimmer)
Joachim Illge



HÖLLENJOB: Die Heizer sind eine ganz besondere Kaste. „Jeder von uns ist ein verkappter Pyromane.“ Foto: Rainer Herzberg



VIEL RAUM: Die Brücke der STETTIN heute, nahezu im Originalzustand. Foto: Rainer Herzberg

Die restlichen fünf Kriegsjahre sind geprägt von sowohl zivilen als auch militärischen Einsätzen im Eis. Handelsschiffen, Konvois, Kriegsschiffen muss Hilfe geleistet werden – als Eisbrecher, Schlepper oder auch für sporadische Kontrollfahrten. Werden die Eisverhältnisse besonders hart, wird im Verband mit dem militärischen Großeisbrecher CASTOR und dem gepanzerten Linienschiff SCHLESIEN gearbeitet. In der letzten Phase des Krieges, im Frühjahr 1945, schafft es die STETTIN noch, kurz vor einem Sowjetangriff Stettin zu verlassen und über Swinemünde mit 250 Flüchtlingen an Bord Rügen zu erreichen. Die Bunker sind leer, die Selbstversenkung ist beschlossene Sache, als im letzten Moment der Seeleichter QUISTROP aus Peenemünde mit bester schlesischer Kohle auftaucht. Über Kopenhagen, wo am 8. Mai Deutschlands Kapitulation verkündet wird, im Schlepp mit dem antriebslosen Eisbrecher PREUSSEN und 500 Flüchtlingen an Bord, erreicht die STETTIN am 11. Mai 1945 die Kieler Bucht. Der Krieg ist für sie endgültig zu Ende.

Der Neuanfang

Der erste Eiseinsatz nach Ende des Krieges lässt nicht lange auf sich warten. Nach einer unsicheren Zeit als Herberge für Flüchtlinge und einer gründlichen Überholung bei der Stülcken-Werft in Hamburg kann die STETTIN am 25. Januar 1946 als Eisbrecher unter der Registrierung X-2764 der britischen „Tripartite Merchant Marine Comission“ (TMMC) ihre Arbeit wieder aufnehmen. Täglich befährt sie die Unterelbe zwischen Hamburg und Cuxhaven und später sogar auch mal die Nordsee, um die Feuerschiffe ELBE II und später auch ELBE III einzuholen, deren Ankertrossen in katastrophalen Eisverhältnissen gerissen sind. Die Bundesflagge führt die STETTIN erst ab Februar 1954, offiziell als EISBRECHER I registriert. Der Name STETTIN wird allerdings im Stillen weitergeführt.

Es folgen Winter mit unterschiedlichen Eisbedingungen. Mal ausgesprochen milde, mal extrem kalt, ist der Winter 1978/79 der wohl härteste, aber auch tatsächlich letzte, in dem die STETTIN als Dampfeisbrecher noch mal bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gefordert wird. Die Kieler Förde, die Häfen Flensburg und Eckernförde sind total dicht. Nahezu alle deutschen Eisbrecher werden in die Ostsee beordert: die MAX WALDECK (3600 PS), die EISFUCHS (1500 PS), die NEUWERK (1500 PS), dazu die HANSE aus Finnland (7500 PS). Als diese geballte Kraft noch nicht ausreicht, kommen außerdem dazu der Arktisversorger SCHOORTURM (16 500 PS), die Hochseeschlepper PAZIFIK (8200 PS) und SEEFALKE (9000 PS) sowie der Versorger POWER (8000 PS). Westliche Winde entspannen Ende Februar die Lage wieder und die Eisbrecher kehren in ihre Heimathäfen zurück. Die STETTIN ist in diesem Reigen der mit Abstand schwächste Darsteller, und es wird schnell Stimmung gegen dieses nostalgische Schiff gemacht. Zu schwach, zu langsam, zu teuer im Unterhalt im Verhältnis zur Leistung. Schlicht und ohne jedes Zeremoniell wird die STETTIN sang- und klanglos außer Dienst gestellt. Der Schrottwert ist mit 106 000 DM angesetzt – man will sie loswerden.

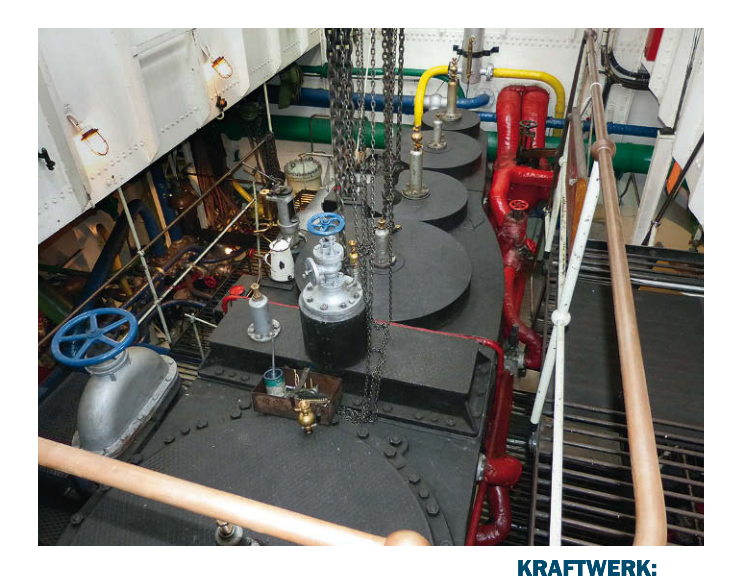
„Alle Heizer, die zum Spaß vor dem Feuerloch stehen, sind kleine Pyromanen!“

Sinnierender Rechtsanwalt, der für die Gästefahrt der STETTIN nach Hamburg gereist ist, beim Blick in die Glut

AUGENBLICK: Konzentration beim Chief am Leitstand im Maschinenraum. Foto: Rainer Herzberg

Die Rettung

Die Pommersche Landsmannschaft tritt daraufhin auf den Plan und denkt ernsthaft darüber nach, dieses einmalige Technikdenkmal zu erhalten und über einen Trägerverein nicht nur zu pflegen, sondern auch zu betreiben. Mit einem „Kommunikationspunkt der Pommern und Stettiner“ will man seiner alten Heimat verbunden bleiben und das Schiff kaufen. Als der Schifffahrtskonsulent Hans Georg Prager ein Gutachten erstellt und vier weitere Gutachten die Bewertung untermauern, wird die STETTIN offiziell als Kulturdenkmal anerkannt und damit vor dem Verschrotten gerettet. Das Finanzamt Lübeck, wo der STETTIN auch ein kostenlo-



KRAFTWERK: **Die Dreifach-Expansions-Dampfmaschine.**
Foto: Rainer Herzberg

ser Liegeplatz angeboten wird, erkennt die Gemeinnützigkeit von dem am 21. August 1981 gegründeten „Förderverein STETTIN e.V." an und eine Vision wird Wirklichkeit.

Nach einer gründlichen Überholung bei Blohm & Voss in Hamburg, bei der auch der erstaunlich gute Bauzustand des Schiffes festgestellt wird, und dem enthusiastischen Einsatz vieler ehemaliger Seeleute und Freiwilliger dampft die STETTIN zur Eröffnungsfeier „100 Jahre Kieler Woche" elbabwärts und durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Kiel. Das Medieninteresse ist enorm, die Begeisterung der Teilnehmer und Besucher nahezu grenzenlos.

Die endlose Geschichte

Inzwischen haben sich hochmotivierte freiwillige Helfer in großer Zahl gefunden, die in ungezählten ehrenamtlichen Arbeitsstunden die STETTIN zu dieser Schönheit gemacht haben, zu der sie heute geworden ist. Der Pflegezustand ist exzellent, die gesamte Technik in Bestzustand und das Renommee hervorragend. Im gesamten Ostseeraum ist dieses schöne Schiff in allen Häfen ein gefeierter Gast, auf allen Festivals und Events das Highlight schlechthin. ⚓

KONTAKT Dampf-Eisbrecher STETTIN e.V.

Kieler Straße 318
22525 Hamburg
Tel. 040/56 19 49 50
Fax: 040/56 19 49 51
E-Mail: stettin@hoppe-bmt.de
www.dampf-eisbrecher-stettin.de

Besichtigungen: Täglich von 10–18 Uhr

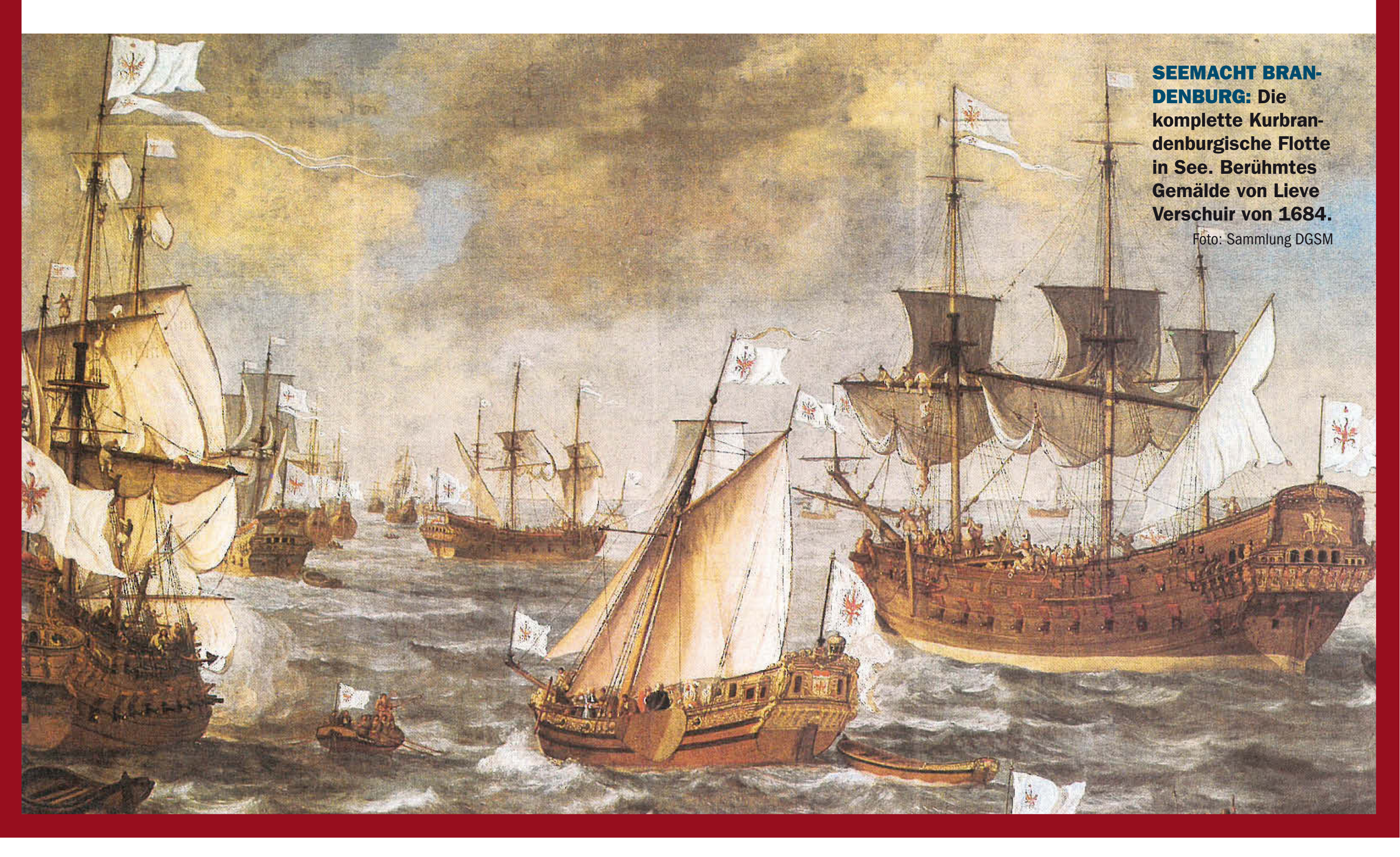
Fahrttermine 2014:
Am Fahrplan für 2014 wird zurzeit noch gearbeitet, er kann aber in Kürze beim Organisationsbüro abgefragt werden.

325 Jahre Seeschiffbau in Havelberg

Die Werft der Brandenburger Flotte

Von 1688 bis heute werden im brandenburgischen Havelberg Schiffe gebaut. Zur Zeit der Kurbrandenburgischen Marine handwerklich aus Holz und zwei Jahrhunderte später aus Stahl. Ein standorthistorischer Überblick.

Von Frank Müller



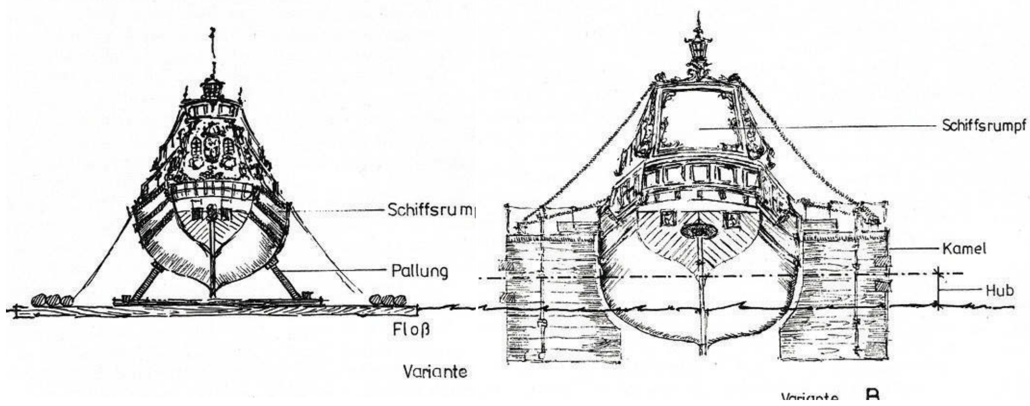
SEEMACHT BRANDENBURG: Die komplette Kurbrandenburgische Flotte in See. Berühmtes Gemälde von Lieve Verschuir von 1684.
Foto: Sammlung DGSM

Zwar hatte Brandenburg-Preußen nach dem Dreißigjährigen Krieg 1648 ausreichend Ostseeküste gewonnen, der einzige wichtige Hafen dort war jedoch Kolberg, und der wurde erst 1653 von den Schweden geräumt. Da die Schweden die Odermündung weiterhin kontrollierten, war die durch den Westfälischen Frieden erlangte Anwartschaft auf das Bistum Magdeburg umso wichtiger: Der Doppelstaat Brandenburg-Preußen hatte den unmittelbaren Zugang zum schiffbaren Teil der Elbe bekommen, der neue Möglichkeiten für die wirtschaftliche Entwicklung Brandenburgs eröffnete.

Ab 1675, nach dem Sieg über das schwedische Heer, konnte man sich endlich darum kümmern, hochseetüchtige Kriegsschiffe zu beschaffen. Der Große Kurfürst Friedrich Wilhelm trat 1675 an den niederländischen Reeder, Unternehmer und Kaufmann Benjamin Raule (1634–1707) heran und bot ihm an, Kaperbriefe für den Seekrieg gegen Schweden auszustellen. Raule, ohnehin in finanziellen Schwierigkeiten, stimmte zu und

vermietete für die nächsten Jahre vier bis sechs Schiffe an die Brandenburger, die erfolgreich Kaperkrieg gegen die schwedische Handelsschifffahrt führten. Diesen Schiffen gelang es zum Beispiel in nur vier Wochen, auf der Ostsee 21 schwedische Handelsschiffe aufzubringen. Raule, der von seinen eigenen Landsleuten daraufhin wegen der Seeräuberei verfolgt wurde, musste nach Berlin fliehen. Am 17. August 1677 ernannte ihn der Kurfürst zum „Oberdirecteur unserer Seesachen“ und später noch zum „Generaldirecteur de Marine“.

Die Flotte mit insgesamt 502 Geschützen nahm unter Kommando des Kurfürsten aber auch an vielen anderen Unternehmungen teil, so etwa bei der Belagerung von Stettin (27. Dezember 1677), der Belagerung von Stralsund (25. Oktober 1678), der Eroberung Rügens (26. September 1678) und der Einnahme Greifswalds (16. November 1678).



AUFTRIEB: **Beim Transport der Schiffsrümpfe über die flache Elbe nach Hamburg sorgten „Kamele“, pontonähnliche Schwimmkörper, für den Auftrieb.** Grafik: G. Schmidt, aus: Schiffe unterm Roten Adler

Kriegsschiffe als Geldeintreiber

Am 16. Januar 1679 verpflichtete sich Raule vertraglich, für sechs Jahre fünf Fregatten und sechs Schaluppen gegen eine feste Heuer an Brandenburg-Preußen zu vermieten. Schon im Juli 1679 gewann er einen Kaperkrieg gegen Hamburg, um ausstehende Zahlungen einzutreiben. 1680 war die Kurbrandenburgische Flotte auf 28 Kriegsschiffe angewachsen. Im selben Jahr kam es zu einem Kaperkrieg gegen Spanien mit dem Ziel, rückständige spanische Zahlungen aus dem kurz zuvor beendeten Nordischen Krieg einzutreiben. Dabei lief ein kleiner Verband von acht Schiffen mit 160 Kanonen unter dem Kommando von Claus von Bevern von Pillau aus in den Ärmelkanal. Vor Ostende wurde das spanische Schiff CAROLUS SECUNDUS aufgebracht und als Prise nach Pillau geschickt, wo es als MARKGRAF VON BRANDENBURG das Flaggschiff der brandenburgischen Marine wurde. Danach segelte ein Teil von Beverns Geschwader in die Karibik, wo es zwei spanische Schiffe kaperte, die auf Jamaika verkauft wurden, ehe das Geschwader wieder zurückkehrte.

Raule rüstete aus eigenen Mitteln 1680 eine Afrika-Expedition aus, die Stützpunkte im heutigen Ghana erwerben konnte. Daraufhin plante der Große Kurfürst mit Raules Hilfe die Gründung einer Handelskompanie nach holländischem Vorbild. Ab 1680 baute man dafür den Hafen Pillau zum Stützpunkt mit Werft aus.

Am 1. Januar 1682 wurde offiziell die Brandenburgisch-Afrikanische Compagnie mit Sitz in Pillau gegründet. Von den Stützpunkten in Ghana übernahmen die Schiffe der Kurbrandenburgischen Marine Sklaven und transportierten sie nach Westindien. 1682 wurde auch in Berlin (in der heutigen Dorotheenstraße) eine Werft für Schiffsbauten, allerdings vorwiegend Binnenschiffe, errichtet.

Als Basis für ihre Unternehmungen benötigte die Kurbrandenburgische Marine jetzt einen Hafen an der Nordseeküste. Friedrich Wilhelm I. gelang es 1682, sich zunächst in Greetsiel einen Stützpunkt zu sichern. Am 2. Mai 1683 schloss er mit den Ständen der Stadt Emden einen Vertrag, die Stadt war ab diesem Zeitpunkt der neue Stammhafen und auch Werft der Kurbrandenburgischen Marine. Der Sitz der Handelskompanie, einschließlich Materialien für die neue Werft, wurde von Pillau nach Emden verlegt.

Der Aufkauf von Raules Flotte (neun Schiffe mit 176 Kanonen) war dem Großen Kurfürsten Anlass genug, die brandenburgisch-preußische Marine am 1. Oktober 1684 nun offiziell zu gründen.1687 folgte der Beschluss, in Havelberg (Brandenburg) eine Werft zu errichten.

Der erste kurfürstliche Erlass zum Thema Werft in Havelberg datiert auf den 9. Mai 1687 und erlaubt dem Gründer der Werft, Benjamin Raule, die Ausbesserung von Schiffsschäden und den Ersatz von Verlusten und Neubauten, „wie er sie benötige“. 1688 starb Kurfürst Friedrich Wilhelm I. Sein Sohn, ab 1701 König Friedrich I., der die Flotte und die Handelskompanie aus Pietät vor dem verstorbenen Vater zwar fortführte, vermochte kein echtes Interesse dafür aufzubringen.

Die erste Werft in Havelberg

Dennoch wurden im Zeitraum von 1688 bisk1698 auf der nun kurbrandenburgischen Werft mehr als 15 seetüchtige Schiffe unter Benjamin Raule für den Kurfürsten gebaut und von hier nach Hamburg, kleinere Schiffe auch nach Berlin gebracht. Die Wahl Havelbergs zur Einrichtung einer Werft zum Bau von hochseetauglichen Kriegs- und Handelsschiffen war durchdacht. Havelberg gehörte schon seit 1319 der Hanse an, bedeutende Handelswege kreuzten sich hier, rings um Havelberg stand ausreichend Wald mit dem notwendigen Holz zum Schiffbau. Die Lage an der Havel unweit der Elbe war ein weiterer Vorteil: Schiffsrümpfe ließen sich von hier aus direkt zur Elbe und dann stromab nach Hamburg bringen. Und – was letztlich nicht zu unterschätzen war – die Nähe des kurfürstlichen Hofes ermöglichte eine leichte Kontrolle der Baufortschritte auf der Werft.

Dennoch mutet es aus heutiger Sicht ein wenig abenteuerlich an, solch eine Werft zir-

Benjamin Raule – Mann ohne Gesicht

Bronzebüste von Benjamin Raule in der Marineschule Mürwik. Der Künstler Graf von Görtz schuf die Büste 1910 im Auftrag Kaiser Wilhelms II. als Geschenk für die Marineakademie Kiel. Da man schon damals offensichtlich kein zeitgenössisches Porträt Raules finden konnte, ist die Darstellung ein Ergebnis der Vorstellungskraft des Künstlers: So hätte Raule aussehen können! Nach der Verlegung der Marineakademie nach Mürwik fand auch Raule seinen Platz zwischen den Befehlshabern der Kaiserlichen Marine bis 1918. **Eberhard Kliem**

ka 300 Kilometer von der eigentlichen Küstenlinie entfernt einzurichten. Ein weiter Weg, um die Schiffskörper ins offene Meer beziehungsweise mindestens bis nach Hamburg zur endgültigen Ausrüstung zu bringen. Dem Kurfürst war die Wahl Havelbergs absolut recht, denn im „tiefsten" Binnenland waren die noch verwundbaren Schiffe vor Angriffen der Franzosen oder Engländer geschützt.

Mit „Kamelen" zum Meer

Der Transport der Schiffe nach Hamburg in der, im Gegensatz zum Tiefgang der Schiffskörper, relativ flachen Elbe war technisch anspruchsvoll. Dafür sollten die Techniker rings um Raule zuständig sein. Der Literatur nach ist über die angewandten Lösungen leider nichts überliefert, aber da die Leitung der Werft unter Raule in holländischer Hand lag, nimmt man berechtigt an, dass sogenannte und damals in Holland übliche „Kamele" zum Einsatz kamen: Die Kamele waren pontonähnliche Schwimmkörper, die geflutet neben dem Schiffskörper verankert wurden. Durch die Geschützpforten bzw. über Deck wurden Balken sowohl mit dem Schiffskörper als auch mit den Pontons fest verbunden. Mit dem Lenzen der „Kamele" wurden die Schiffskörper angehoben und so die notwendige Wasserfreiheit unter dem Kiel erreicht (siehe S. 59 oben). Aus heutiger Sicht eine relativ einfache Technologie, aber unter damaligen Verhältnissen aufwendig und für den Verlauf des Transportes mühsam.

Die äußeren Umstände um den „Hochseeschiffbau" in Havelberg waren trotz der stolzen Schiffsneubauten von ständigen und zunehmenden Widrigkeiten gekennzeichnet. Einerseits wurde durch Marinegegner am Hofe des Kurfürsten offen und verdeckt von Misswirtschaft und Übervorteilung der Werft zu Lasten der kurfürstlichen Kasse gesprochen, andererseits war es Raule selbst, der durch einen umfangreichen, eigenmächtigen und privaten Holzhandel sowie durch mangelhafte Buchführung die Werft in erheblichen Misskredit brachte. Es gelang ihm aber immer wieder, durch finanzielle Mittel und mit seinen eigenen oder auch mit Leihschiffen die Handelskompanie sprichwörtlich über Wasser zu halten. Im Sommer 1692 konnte sogar noch ein Konvoi von fünf Schiffen zur Guineaküste entsandt werden, im September des gleichen Jahres wurde noch ein zweiter Konvoi mit vier Schiffen ausgerüstet.



HAVELBERG: Kupferstich von Peter Schenk um 1702 nach einer Vorlage von Oldenbourgh und Maddersteg um 1695. Foto: Archiv Prignitzmuseum

Werft als Politikum

Trotzdem sich das Jahr 1692 als das bis dahin erfolgreichste der Werft abzeichnete, fasste das Kollegium der Handelskompanie den Beschluss, den Schiffbau in Havelberg einzustellen. Und wieder gelang es Raule, auch durch Unterstützung des obersten kurfürstlichen Ministers von Danckelmann – als einer der wenigen noch bestrebt, das Erbe Friedrich Wilhelms zu erhalten –, die Werft weiter zu betreiben und dem Kurfürsten so den einträglichen Sklavenhandel abzusichern.

Der Marine feindlich gesonnene Kreise am Hof wirkten unablässig weiter. Im Dezember 1697 kamen ihre Bestrebungen mit der Entlassung des Ministers von Danckelmann und der Absetzung seines Bruders, der Präsident der Kompanie und Marine war, zu einem vorläufigen Etappensieg. Nun wurde die Lage für Raule ebenfalls ernst, denn die vom Kurfürsten eingesetzten Kommissare wurden umfangreich fündig; nach einem Jahr, im Dezember 1698, verfügte der Kurfürst die Inhaftierung seines Marinechefs.

Ein weiteres Jahr später, am 7. Dezember 1699, wurde per Erlass bekanntgegeben, die Werft Havelberg an den Meistbietenden zu verkaufen, ebenso den Holzhandel von Raule. Es sollte aber noch bis zum 15. August 1702 dauern, bis die Werft für 600 Taler an das Domstift zu Havelberg übereignet wurde.

Die Havelberger Werft, auf der im Verlauf von zehn Jahren 15 hochseetüchtige Schiffe für die Kurbrandenburgische Flotte gebaut wurden, war vorerst Geschichte. Schiffe, die auf Raules Rechnung auf der Werft entstanden, sind aus verständlichen Gründen nicht wirklich nachweisbar.

Weder Raule noch den Brüdern von Danckelmann wurde irgendwann der Prozess gemacht. Als sich im Januar 1701 Kurfürst Friedrich III. zum König in Preußen krönte, wurde Raule aus der Haft in Spandau entlas-

Hundert Jahre mit Frauennamen

1913 bei W. Stutzer in Havelberg gebaut, ist es seit hundert Jahren in Fahrt auf deutschen Flüssen und Kanälen: das Motorgüterschiff ANNETTE (GMS 04012410) ex GERTRUD, PAULA, ILSE, heute in Fürstenwalde registriert.

Länge	80,00 m
Breite	8,00 m
Tiefgang	2,26 m
Tonnage	963 t
Maschinenleistung	500 PS
Maschinen-Hersteller	Deutz



Foto: Arno Brügmann

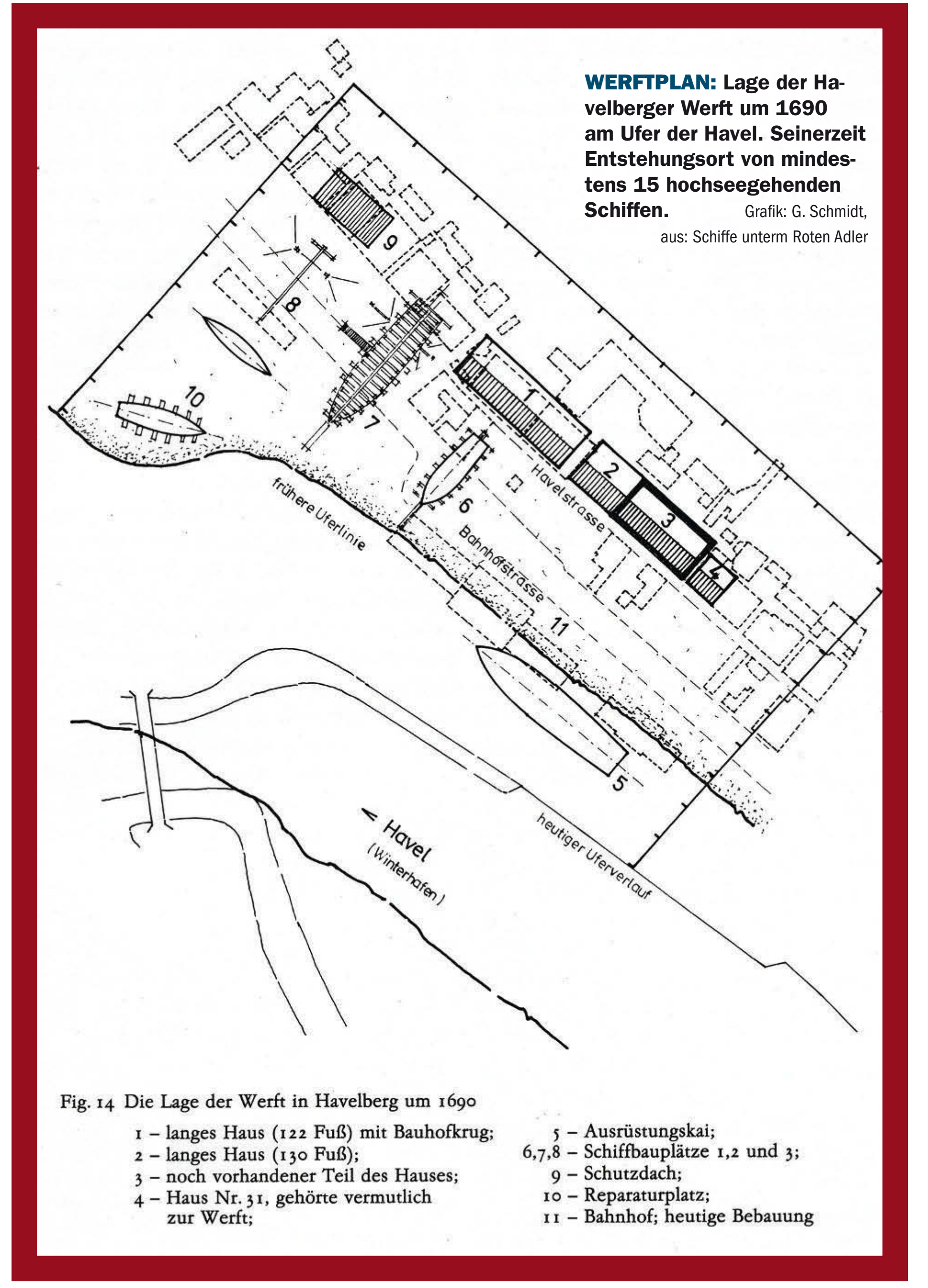
sen. Sein Vermögen blieb eingezogen, eine Beratung der Handelskompanie durch Raule im Mai 1702 konnte die Gesamtlage der Kompanie nicht mehr retten. Raule zog sich verarmt auf ein aufgelegtes Schiff in Emden zurück, wechselte 1705 noch nach Hamburg und starb dort einsam am 17. Mai 1707.

Die einstmals stolze 34 Schiffe umfassende Flotte verfiel schnell. 1701 segelten ohnehin nur noch elf Kriegsschiffe unter der Flagge des Roten Adlers der nunmehr Preußischen Marine. 1711 wurde sie durch König Friedrich I., zusammen mit der Brandenburgisch-Afrikanischen Compagnie, endgültig aufgelöst. Von der alten Werft ist heute kaum eine Spur mehr zu finden. Das Gelände kann man im Bereich der heutigen Bahnhof- und Havelstraße erahnen. Schiffbau in Havelberg wurde dennoch weitergeführt und ist heute wieder hoch aktuell.

Nach den Preußen

1779 wurde die Königliche Seeschiffswerft gegründet, obwohl wirklich seegehende Großschiffe hier nicht mehr gebaut wurden. Im 19. Jahrhundert sind von 1895 bis 1928 Baunachweise einer P. Grabert-Werft in Havelberg zu finden, die sich teilweise bis 1930 mit Schiffsbauten der Werft R. Marks überschneiden. Von 1928 bis 1930 gibt es Baunachweise der Schiffswerft W. Stutzer: im Hamburger Schifffahrts-Kalender von 1937 wirbt die Schiffswerft W. Stutzer, „gegr. 1810“, in einer Anzeige, dass sie auf einer elektrisch betriebenen Slipanlage Dampfer und Motorschiffe bauen könne. Vermutlich war damit der heutige Standort der Kiebitzberg Schiffswerft GmbH & Co. KG gemeint. Als letzte Werft vor 1945 ist die Werft Ziller mit Baunachweisen um 1938 bekannt.

Nach 1945 enteignet, war die Werft Havelberg nie mehr eigenständig tätig. Nach der Bildung des Kombinats Binnenreederei gehörte die Werft im VEB Schiffsreparaturwerften Berlin als Schiffsreparaturwerft (SRW) Havelberg im Unterstellungsverhältnis zur Schiffswerft Tangermünde.



WERFTPLAN: Lage der Havelberger Werft um 1690 am Ufer der Havel. Seinerzeit Entstehungsort von mindestens 15 hochseegehenden Schiffen. Grafik: G. Schmidt, aus: Schiffe unterm Roten Adler

Vom Spielzeug zur Werft

Die Zeit nach der Wende gestaltete sich wie überall im neuen Bundesgebiet turbulent, über dem Standort hing ein großes Fragezeichen. Ein holländischer Käufer hatte nicht genügend Kapital und musste wieder aufgeben. Nachfolger wurde eine Grube-Werft aus dem Standort Hamburg, die 1997 in Insolvenz ging. Aber wie zu Zeiten von Benjamin Raule tat sich in wunderbarer Weise ein Weg zur Rettung der Werft auf:

Anfang der 1980er-Jahre zieht der gelernte Möbelbauer Andreas Lewerken aus Thüringen auf ein einsam gelegenes Bauerngehöft in der Umgebung von Havelberg, den Kiebitzberg. Er gründet unter dem Namen „Holzspielzeug vom Kiebitzberg“ eine Werkstatt für therapeutisches und didaktisches Holzspielzeug – mit großem Erfolg. Als sich in der Stadt Havelberg die über 300-jährige Werftgeschichte dem Ende entgegenneigt, will dies das Ehepaar Lewerken nicht einfach akzeptieren. Ideen und Konzepte werden entwickelt, bis Andreas und Renate Lewerken 1998 die ehemalige Werft übernehmen und die Kiebitzberg Schiffswerft GmbH & Co. KG gründen.

Die ersten Projekte im Schiffbau sind noch kleinere Schiffsreparaturen und Stahlarbeiten. Doch bereits 2005/06 baut Kiebitzberg mit der POSITANO wieder das erste seegehende Schiff in Havelberg. Parallel zum Schiffbau entwickelt sich auch der hochwertige Schiffsinnenausbau bei Kiebitzberg. Heute kommen Aufträge aus der ganzen Welt nach Havelberg, die Werft hat wieder einen Namen in den Ablieferungslisten des Schiffbaus: Kiebitzberg Schiffswerft GmbH & Co. KG. Sie ist wieder da, die Werft, natürlich ganz anders. Gegenüber der Altstadt liegend, führt ein Familienunternehmen mit 75 Beschäftigten die 300-jährige Geschichte der einstigen kurfürstlichen und königlichen Seeschiffswerft von Havelberg fort. ⚓

Von der Pulverflagge zum Signalbuch

Bunte Flaggensignale auf grauer See

Satelliten-Kommunikation steht heute jedem Schiff auf See zur Verfügung. Noch vor 100 Jahren wurden codierte Signale mit bunten Flaggen zwischen den Schiffen ausgetauscht – ohne Signalbücher ging gar nichts.

Von Detlef Hechtel



ENERGISCHER SCHUSSWECHSEL: Das holländische Schiff (rechts) hat die rote Pulverflagge gesetzt und feuert, die englische Galeone erwidert umgehend das Feuer. Gemälde von Hendrick Vroom 1614. Foto: Sammlung Detlef Hechtel

Eines der frühen bildlich festgehaltenen Flaggensignale ist auf dem Teppich von Bayeux zu sehen (1070 n. Chr.). Es zeigt die mit einem goldenen Kreuz versehene weiße Kommandoflagge des Herzogs der Normannen Wilhelm des Eroberers (1027–1087) während der Überfahrt nach England. Signale zur Befehlsübermittlung sind in der mittelalterlichen Schifffahrt nur kurz und meist kriegerisch gehalten. Will er angreifen, zeigt der Kommandant eine rote Flagge (Pulverflagge) und die Besatzung versucht längsseits zu kommen, entert und kämpft Mann gegen Mann; dafür benötigt sie keine Signalgebung. Das ändert sich grundlegend, als Admirale ihre Schiffe in langen Linien aufstellen, Kanonen den Gegner auf Distanz halten und Seeschlachten beginnen, den Lauf der Weltgeschichte zu beeinflussen. Nun werden wirkungsvolle Mittel zur strategischen und operativen Führung der komplexen, schwerbewaffneten Kampfverbände benötigt.

Strukturierte optische Signalverfahren für die Seestreitkräfte entwickeln erstmals englische und französische Marineoffiziere von der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts an. Während der drei Holländisch-Englischen Kriege in den Jahren 1652 bis 1674 werden einzelne Flaggensignale Teil der Gefechts-Instruktionen. Im April 1665 schreibt James Duke of York (1633–1701) Lord High Admiral von England, Schottland und Irland die „Instructions for the better ordering of H. M. Fleet in time of fighting“ auf. Die nachfolgenden „Sailing and Fighting Instructions“ der britischen Admiralität legen vor Antritt einer Reise oder vor einem Gefecht ausschließlich zu diesen Zwecken abgesprochene Signale fest.

Der französische Admiral und Kapitän der Ostindien-Kompanie Comte Mahe de La Bourdannais (1699–1753) entwickelt um

1746 ein auf Nummern basierendes System mit zehn farblich unterschiedlichen Flaggen, an dem sich die englischen Seeoffiziere künftig orientieren werden. Eine aufgekommene kontroverse Auslegung der Order „Kiellinie halten“ (Union Jack an der Besan-Nock) führt beim Aufeinandertreffen eines französischen und englischen Geschwaders in der Chesapeak-Bucht 1781 zur widersprüchlichen Beurteilung der bisherigen Angriffstaktik der Royal Navy. Aus den handschriftlichen Notizen des Führers eines Verbandes entstehen in den Jahren 1790 bis 1799 umfangreiche Signalsammlungen wie die der Admirale Lord Howe, Kempenfelt oder Knowles und vieler anderer. Nahezu jeder Flottenführer konstruiert sein eigenes Signalverfahren, die sogenannten Additional Instructions, mit bizarren Ausprägungen: Admiral Lord Rodney setzt im Kampf gegen die Franzosen bei den Saints 1782 sage und schreibe 50 verschiedene (!) Flaggen ein.

Die Flaggen, Stander und Wimpel des Internationalen Signalbuches

Buchstabenflaggen

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

Zahlenwimpel

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

Signalbuch- und Antwortwimpel

Erster Hilfsstander

Zweiter Hilfsstander

Dritter Hilfsstander

Flaggengrößen

Größe	Flaggen m Länge	Flaggen m Breite	Stander m Länge	Stander m Breite	Wimpel m Länge	Wimpel m Breite	Wimpel m Spitzenbreite
I	2,4	2,0	3,0	2,4	5,0	1,5	0,45
II	1,8	1,5	2,25	1,8	3,4	1,0	0,30
III	1,2	1,0	1,5	1,2	2,4	0,7	0,20

Die Flaggengrößen entsprechen den vom Fachnormenausschuß für Textilindustrie genormten Flaggentuchbreiten. Doppelstander sollen die gleichen Maße haben wie die Flaggen. Die Länge des Einschnitts soll betragen bei Größe I = 1,5 m, II = 1,0 m, III = 0,70 m.

BUNTE FLAGGEN: Der seit 1931 unverändert gebliebene Flaggensatz des Internationalen Signalbuches. Foto: Sammlung Detlef Hechtel

Nelsons berühmtes Signal

Mit Nelsons selbstbewusster Botschaft an seine Flotte vor der Schlacht bei Trafalgar 1805 („England expects that every man will do his duty“) erhalten Flaggensignale eine breite öffentliche Aufmerksamkeit, die oft mit nationalem Pathos verbunden wird.

Sein Signaloffizier auf der H.M.S. VICTORY, Lieutenant John Pasco (1774–1853), arbeitet bereits mit der zweiten Ausgabe von Captain Sir Home Popham’s (1762–1820) „Telegraphic Signals or Marine Vocabulary“ von 1803, in dem jeder Buchstabe des Alphabets einer eigenen Signalflagge zugeteilt und mit einer Ziffer von 0 bis 9 gekennzeichnet ist. Mit dieser Struktur formuliert der kommende Rear-Admiral of the Red ein alphabetisches Wörterverzeichnis. Sein Signalbuch, das ausschließlich in der englischen Marine eingesetzt wird, besteht aus 3000 Signalen, spätere Ausgaben bringen es auf bis zu 30 000. Obwohl es nur für eine militärische Verwendung ausgelegt ist, dient der numerische Aufbau auch als Vorlage eines Signalwesens für die Handelsschifffahrt.

Den Kapitänen der behäbig dahinsegelnden Kauffahrer ist es wesensfremd, sich ausführlich mitzuteilen. Sie wollen möglichst unbehelligt ihre Kurse ziehen. Lediglich die Ostindien-Kompanien Hollands und Englands händigen ihren Schiffsführern eigene Segel- und Signalanweisungen für die Reise an die Koromandelküste oder in das fiebergeplagte Batavia aus. Popham’s Kompetenz ist bei deren Kaufleuten sehr gefragt, und er verfasst 1804 für die englische Ostindien-Kompanie die „Commercial and military signals for the ships in the service of the Honourable East India Company“.

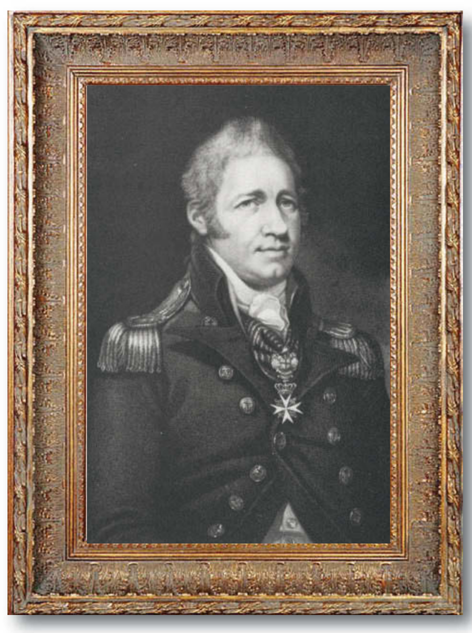
Neue Zeiten der Seefahrt

Die Industrialisierung in Europa, die Auswanderungswelle in die Neue Welt und das unaufhaltsame Vordringen der Dampfschiffe zu Beginn des 19. Jahrhunderts verändern sichtbar den Seehandel. Es kommt nun darauf an, schnell, sicher und wirtschaftlich zu fahren. Der Faktor Information wird in den Kontoren der Reedereien zu einer berechenbaren ökonomischen Größe. Zahlreiche Marineangehörige fühlen sich aufgerufen, für Handelsschiffe Signalverfahren zu entwerfen. Einzig das Verfahren des auf Halbsold gesetzten Captain der Royal Navy Frederick Marryat (1792–1848) mit seinem „The Universal Code of Signals for the Mercantile Marine of all Nations“ von 1817 und weiterer Ausgaben erfüllen die Vorstellungen an eine brauchbare Signalgebung. Marryat vergibt darüber hinaus Unterscheidungsnummern für Kriegs- und Handelsschiffe, die zum hauptsächlichen Abschnitt seines Signalbuches gehören und wesentlich zu dessen Erfolg beitragen. Er kann sich dabei der Unterstützung von Lloyd’s of London sicher sein, die selbst weltweit eigene Signalstationen unterhalten und sein System verbindlich vorschreiben, wenn ein Kapitän mit Lloyd’s signalisieren will.

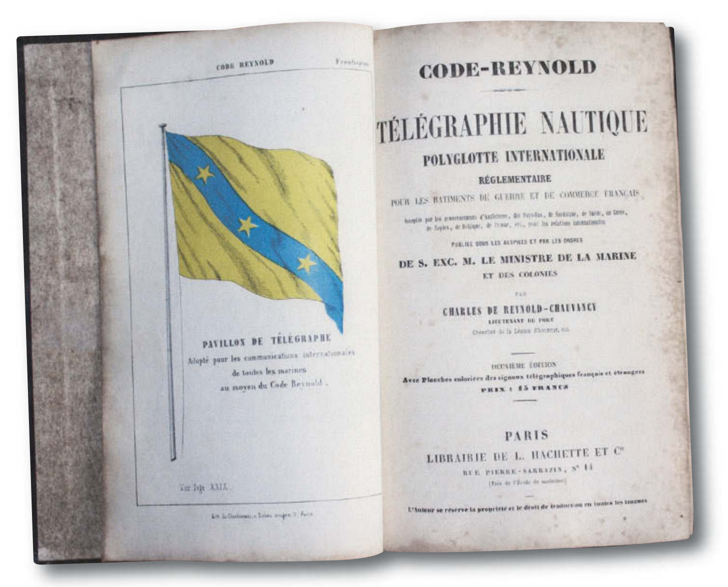
Ein neues Signalbuch

Der Aufbau eines grenzüberschreitenden, den Warenverkehr von und zu den Häfen beschleunigenden Eisenbahn- und elektrischen Telegraphennetzes sorgt in diesen Jahren für eine enorme Effizienzsteigerung des Überseehandels. Dem musste die Kommunikation mit Schiffen folgen. Das British Board of Trade (Handelsministerium) reagiert darauf, indem es 1855 eine Kommission zur Erarbeitung eines neuen Signalbuches beruft, das die zeitgemäßen Bedingungen im Seeverkehr wiedergeben soll. Erstmals treten nicht mehr einzelne Persönlichkeiten als Verfasser auf, sondern eine Expertengruppe.

Diese erarbeitet 1857 den „Commercial Code of Signals for the Use of all Nations“ und bietet ihn allen Regierungen, die eine



KARRIERE: Rear-Admiral of the Red Sir Home Riggs Popham – sein Signalcode ist 1803 der brauchbarste. Foto: Slg. Detlef Hechtel


CODE REYNOLD

PAVILLON DE TÉLÉGRAPHE
Adopté pour les communications internationales
de toutes les marines
au moyen du Code Reynold.

CODE-REYNOLD
TÉLÉGRAPHIE NAUTIQUE
POLYGLOTTE INTERNATIONALE
RÉGLEMENTAIRE
POUR LES BATIMENTS DE GUERRE ET DE COMMERCE FRANÇAIS
PUBLIÉE SOUS LES AUSPICES ET PAR LES ORDRES
DE S. EXC. M. LE MINISTRE DE LA MARINE
ET DES COLONIES
PAR
CHARLES DE REYNOLD-CHAUVANCY
LIEUTENANT DE PORT
DEUXIÈME ÉDITION
Avec Planches coloriées des signaux télégraphiques français et étrangers
PRIX : 15 FRANCS
PARIS
LIBRAIRIE DE L. HACHETTE ET C[ie]
RUE PIERRE-SARRAZIN, N° 14
L'Auteur se réserve la propriété et le droit de traduction en toutes les langues

FRANKREICHS SIGNALBUCH: Auch England soll damit signalisieren; die Lords der Admiralität in Whitehall sind beeindruckt und lehnen höflich ab, sie vertrauen lieber auf ihr eigenes Verfahren. Foto: Detlef Hechtel

Handelsflotte unterhalten, zur Übersetzung in ihre Landessprachen an. Der Signalcode beruht jetzt nicht mehr auf einem Nummernsystem, sondern repräsentiert die 18 Konsonanten (ohne die Buchstaben X und Z) des Alphabets. Zum Flaggensatz gehören noch ein Signalbuch und Antwortwimpel sowie ein Ja- und Nein-Wimpel. Mit höchstens zwei, drei und vier Flaggen lassen sich etwa 70 000 Signalinhalte praktikabel festlegen. Fast alle Seefahrernationen nehmen das Regelwerk an, das 30 Jahre lang gültig bleibt. Die deutschen Seestaaten folgen der Offerte der britischen Regierung, es fast wörtlich zu übersetzen, und bringen unter der Verantwortung des Bundeskanzler-Amtes im Jahr 1870 das „Signalbuch für die Kauffahrteischiffe aller Nationen für die Kriegs- und Handels-Marine des Norddeutschen Bundes“ heraus. Es umfasst 869 Seiten und kostet drei Thaler und 20 Silbergroschen.

Buchstaben als Signalcode

Das Werk dokumentiert anschaulich die maritimen Ambitionen des Norddeutschen Bundes, unter der schwarz-weiß-roten Flagge am globalen Seehandel mit einer eigenen Kriegs- und Handelsmarine teilzunehmen. Die nächste Ausgabe veranlasst das Reichsamt des Inneren für das junge Deutsche Kaiserreich. Es heißt „Internationales Signalbuch; Amtliche Ausgabe für die deutsche Kriegs- und Handels-Marine“ und erscheint 1884 zum Preis von elf Mark.

Im Jahr 1887 bringt das British Board of Trade das Signalbuch erneut auf einen aktuellen Stand und fordert die Regierungen auf, Hinweise zur Verbesserung und Korrektur einzureichen. Die Franzosen schlagen vor, jetzt auch die Buchstaben X und Z einzufügen. Bei der redaktionellen Bearbeitung stellt sich dann heraus, dass es zu einer radikalen Neufassung kommen muss mit weitreichenden Auswirkungen: Alle 26 Buchstaben des Alphabets erhalten nun eine bestimmte Signalflagge. Die bisherigen Drei-Flaggen-Signale können deshalb mit zwei und alle Vier-Flaggen-Signale mit zwei oder drei Flaggen gehisst werden. Die Autoren verzichten auf Vier-Flaggen-Inhalte, die den geographischen und den Unterscheidungssignalen vorbehalten bleiben. Diese Änderungen führen zu einem schnelleren Ablauf des Signalvorgangs. Der „International Code of Signals“ erscheint erstmals in deutscher Fassung 1901. Der Titel lautet schlicht „Internationales Signalbuch“, zu dessen Anhang die „Amtliche Liste der Seeschiffe“ mit ihren Unterscheidungssignalen gehört, die jedes Land für sich herausgibt.

Während des Ersten Weltkrieges kommt es vor allem im Mittelmeerraum zu sprachlichen Fehlinterpretationen einzelner Signalinhalte, denn viele Wörter und Redewendungen des englischen Originaltextes sind häufig falsch in die jeweilige Landessprache übersetzt worden. Eine unterschiedliche Lesart zu Synonymen wie beispielsweise Channel und Fairway, Tide und Current oder zu

SICHERE PASSAGE: Flaggensignale für den Notfall im Suezkanal, auch heute noch. Fotos (2): Detlef Hechtel

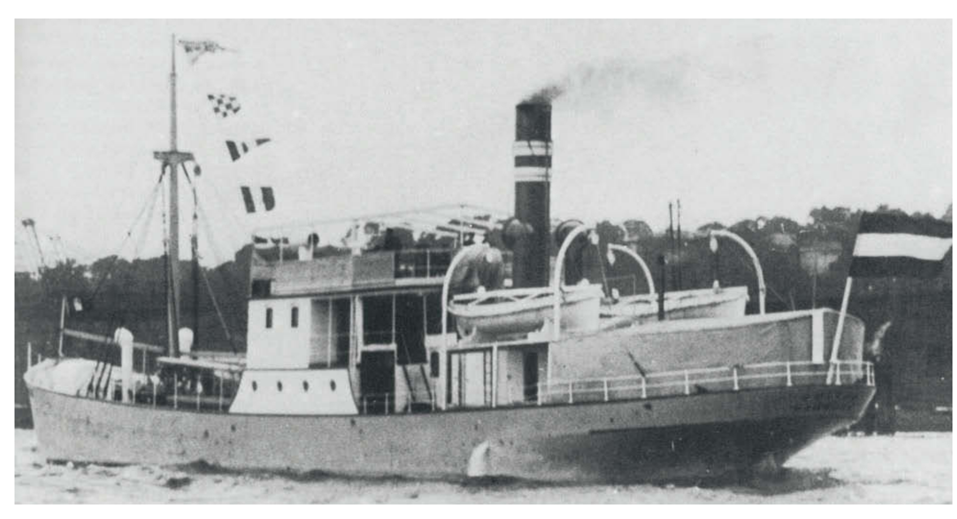
WUNSCHDENKEN: Der englische Segler des Malers Charles Reynold de Chauvancy signalisiert mit seinem Code „nach allen Regeln der Kunst“.

up und down verursacht ärgerliche Missverständnisse. Diese und andere Mängel sollen nach dem Krieg beseitigt werden, zumal es mit der Funktelegrafie inzwischen ein vollkommen andersartiges Medium gibt.

Neufassung des Signalbuches

Auf der internationalen Funkkonferenz in Washington 1927 beschließen Frankreich, Großbritannien, Italien, Japan und USA eine Neufassung des Signalbuches in zwei Bänden: Band 1 zur optischen Signalgebung und Band 2 für den Seefunk. Wichtigste Neuerung: Der bisherige Flaggensatz wird um zehn Zahlenwimpel und drei Hilfsstander ergänzt. Die Hilfsstander ermöglichen es, dieselbe Signalflagge in derselben Gruppe ein oder mehrere Male zu wiederholen, wenn nur ein Satz Flaggen an Bord vorhanden ist. Fernsignale und Semaphore sind nicht mehr vorgesehen. Das aus vier Buchstaben bestehende Unterscheidungssignal ist nun mit dem Funkrufzeichen identisch. Die Konferenz bestimmt, dass das Signalbuch in Englisch, Deutsch, Französisch, Italienisch, Japanisch, Spanisch und Norwegisch veröffentlicht wird, um die Zwischenstaatlichkeit zu gewährleisten. Es erscheint 1931 und bleibt mit verschiedenen Kriegsausgaben einzelner Länder auch während des Zweiten Weltkrieges und danach in Gebrauch.

Von 1945 an wird die Seeschifffahrt auf allen Ebenen unter dem Dach der Vereinten Nationen und deren Unterorganisationen wie die der Inter-Governmental Maritime Consultive Organization (IMCO) neu ausgerichtet. Auf ihrer ersten Vollversammlung 1959 entscheiden die Delegierten, alle Belange des International Code of Signals einem besonderen Ausschuss zu übertragen. Dem Gremium gehören die Länder Argentinien, Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Italien, Japan, Norwegen, die Sowjetunion und die USA an. Die Arbeiten zu einer Revision des Signalbuches beginnen 1961. Es soll zusätzlich in Russisch und Griechisch erscheinen und damit die neue kommerzielle Nachkriegslage auf den Weltmeeren wiedergeben. Um die zu erwartenden Rahmenbedingungen des Seeverkehrs angemessen zu berücksichtigen, werden die infrage kommenden Organisationen in die inhaltliche Ausgestaltung mit eingebunden.



SCHICKSALSSIGNAL: Mit: NET = „Sah querab an Steuerbord die Flotte oder das Geschwader" signalisiert der kleine Dampfer FULLAH sein Ende unter deutscher Flagge. Foto: Slg. Detlef Hechtel

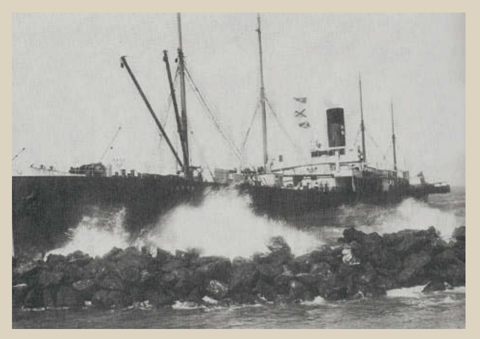
> **„Bleiben Sie bei langsamen Vorwärtsgehen oder keep going ahead slowly = DVM als Flaggensignal."**
>
> Signal des Kapitäns auf dem festsitzenden Frachters SUSSEX zum Freischleppen an die FAVORITE vor dem Panama Kanal am 5. Januar 1921.

Ab 1969 in Kraft

Am 1. April 1969 tritt das Signalbuch in Kraft. Es legt das Augenmerk besonders auf die Schiffssicherheit, den Seenotfall, Schiffsunfälle, Manöver, Seezeichen, Navigation und Hydrografie, Fernmeldeverkehr, Ladung, Häfen, Lotsen, Fischerei, Besatzung, Meteorologie, Eisbrecher und Eisverhältnisse sowie auf einen medizinischen Teil, dessen Signale aus drei Flaggen bestehen und mit dem Buchstaben M beginnen. Der Code schließt den Seefunk zur Abwicklung des Seenotverkehrs ein, sodass der Band 2 überflüssig wird. Jedes Signal ist so umschrieben, dass es seine Kernaussage vollständig umfasst. Mit der Einführung des UKW-Funks zur Kommunikation im Nahbereich erübrigen sich die geografischen Signale und ein Wörterverzeichnis, das es bisher gestattete, beliebige Sätze zu bilden. ⚓

GEBRAUCHSBEISPIEL Gescheiterte Passage

Am 3. Januar 1921 morgens nähert sich die britische SUSSEX in der Bucht von Limon der Hafenstadt Cristobal am Nordeingang des Panamakanals; erstes Ziel ist die Gatun-Schleuse. Der Isthmus von Panama liegt auf dem Weg des 6930-Tonnen-Frachters. Doch der Kapitän verfehlt seinen Kurs und läuft um 10:25 Uhr auf den Wellenbrecher – er sitzt fest. Die Signalstation in Colon informiert den Bergungsschlepper FAVORITE, der nun viel zu tun bekommt: Erst acht Tage später gelingt es ihm, den mit 11 000 Tonnen Stückgut beladenen Frachter aus seiner misslichen Lage zu befreien und ins Trockendock nach Balboa zu verholen. Der Kontakt zwischen der Brücke der SUSSEX und der FAVORITE findet ausschließlich mit Signalflaggen nach dem gültigen „International Code of Signals for the use of all Nations" von 1899 statt. Das Foto zeigt die dramatische Bergung und die Anweisung des Kapitäns mit den Flaggen DVM = Keep going ahead slowly (Bleiben Sie bei langsamem Vorwärtsgehen) an die FAVORITE im Hintergrund, in ihren Schleppbemühungen nicht nachzulassen. Die SUSSEX bleibt trotz dieser Havarie dem Panamakanal treu und passiert ihn noch mehrere Male, bis sie 1929 zum Verschrotten nach Japan verkauft wird.



LANGSAM VORWÄRTS: Das Signal an den Schlepper ist eindeutig. Foto: Slg. D. Hechtel



GANZHEITLICH: Das Aeronauticum erzählt die 100-jährige Geschichte der Marinefliegerei in all ihren Facetten. Foto: U. Kaack

Sonderausstellung im Aeronauticum

Geburtstag der Marineflieger

Seit 100 Jahren werden die schwimmenden Einheiten der Marine von ihren fliegenden Kameraden mit Aufklärungs-, Rettungs- und Kampfeinsätzen wirksam unterstützt, wie eine Sonderausstellung im Aeronauticum in Nordholz zeigt. Von Ulf Kaack

Hundert Jahre ist es her, dass die Marine die dritte Dimension für sich entdeckte: Exakt am 3. Mai 1913 wurden zwei Marinefliegerabteilungen durch allerhöchste Kabinettsorder von Kaiser Wilhelm II. gegründet. Trotz anfänglich starker Widerstände der kaiserlichen Marineführung und bestehender Zweifel an der militärischen Nutzbarkeit fliegender Einheiten wurde sowohl eine Abteilung für Flugzeuge als auch eine für Luftschiffe aus der Taufe gehoben. Eng gepaart mit den technischen Innovationen der zurückliegenden zehn Dekaden, durchlief die militärische Seefliegerei phasenweise eine rasante Entwicklung.

Das Deutsche Luftschiff- und Marinefliegermuseum Aeronauticum in Nordholz bei Cuxhaven widmet dem 100. Geburtstag der „fliegenden Matrosen“ noch bis zum 31. August 2014 eine umfangreiche Sonderausstellung. Über ein Jahr lang hat Dr. Anja Dörfer, die wissenschaftliche Leiterin des Aeronauticums, die militärhistorische Exposition konzeptioniert und gemeinsam mit ehrenamtlichen Mitarbeitern des Museums in die Tat umgesetzt. „Die Sonderschau geht eine ideale Kombination mit unserer Dauerausstellung und den Großexponaten im Außenbereich ein“, schildert Dr. Anja Dörfer ihre Idee dahinter. „So konnten wir die bereits vorhandenen Ausstellungsstücke, die ja schon viel über die Historie aussagen, mit neuen und weiterführenden Inhalten ergänzen.“

Die verschiedenen Epochen der deutschen Marinefliegerei – Kaiserreich, Weimarer Republik, NS-Zeit, Bundesrepublik und DDR – werden visualisiert durch den Spind eines Soldaten, der die Uniformen und die persönlichen Ausrüstungsgegenstände aus dieser Zeit beinhaltet. Ein Schlagbaum symbolisiert den Eingang in den jeweiligen militärischen Bereich. Ist dieses Entree passiert, taucht der Besucher ein in ein Stück Zeitgeschichte, das ihm mittels Schautafeln und Vitrinen nähergebracht wird. Bewusst verzichtete Dr. Anja Dörfer auf zu sehr Plakatives. Die leisen Töne sind die erzählenden, die Randerscheinungen und der Alltag die wesentlichen Elemente des Gezeigten. So ist der Betrachter zunächst beeindruckt von der schweren ledernen Fliegerkombination, die Luftschiffer und Piloten im Ersten Weltkrieg trugen. Nur wenige Meter weiter wird er dann mit der Fragestellung konfrontiert, wie in Flugzeugen und Zeppelinen die Notdurft verrichtet wurde. Die Antwort: Nicht auf einer Toilette, da nicht vorhanden. Der Rest bleibt der Phantasie überlassen.

Beklemende Zeitdokumente

Menschliches und Schicksale stehen im Vordergrund. In einer Vitrine zeigen Dokumente aus dem Nachlass von Fregattenkapitän



EINDRUCKSVOLL: Knapp 20 Flugzeuge der Marineflieger sind ausgestellt. Foto: Aeronauticum

SYMBOL: Ein Spind mit Uniformen und Ausrüstung markiert den Zugang zur jeweiligen Epoche.

Foto: U. Kaack

Peter Strasser, einst Chef der Marineluftschiffabteilung, Fragmente aus dem Leben eines Offiziers, der zum Helden stilisiert wurde. 1918 starb er den Feuertod, als sein Luftschiff L70 nahe der britischen Ostküste abgeschossen wurde. Orden und Urkunden liegen neben dem Telegramm mit seiner Todesmeldung und machen nachdenklich.

Im Verlauf des Ersten Weltkriegs wuchs der fliegende Teil der Kaiserlichen Marine schnell. Während die Luftschiffe sich im Verlauf der Kämpfe recht schnell als verwundbar erwiesen und sowohl technisch als auch taktisch schon bald von den Flugzeugen überflügelt wurden, entwickelten sich Letztere wegen ihrer höheren Flexibilität und geringeren Kosten zu einem etablierten Waffensystem zur See. Ursprünglich vor allem als das „Auge der Flotte“ für Aufklärungszwecke gedacht, kamen schnell auch Kampfaufgaben hinzu. Am Ende des Krieges zählten die Marineflieger mehr als 16 000 Mann, verfügten dabei über 2138 Flugzeuge, von denen während des Krieges 1166 verloren gingen. 2000 Männer des fliegenden Personals verloren ihr Leben während ihrer Einsätze.

Zwischen den Kriegen wurde die Marinefliegerei mit wechselndem Elan vorangetrieben. Sie war der Luftwaffe zugeordnet und spielte während der Ereignisse des Zweiten Weltkriegs eine nachrangige Rolle. Exemplarisch für diese Zeit ist das anhand von Dokumenten nachgezeichnete Schicksal des 22-jährigen Hans Jark, der als Seeflieger der Luftwaffe an der französischen Küste stationiert war. Der junge Offizier kehrte von einem Feindflug in der Nacht vom 30. April auf den 1. Mai 1941 nicht zurück, wurde über See vor England – offensichtlich während eines Aufklärungsfluges – abgeschossen. Nur Wochen vor seinem Tod schrieb er sein Testament, das ebenso ausgestellt ist wie die Kondolenzschreiben der Kriegsmarine an die Eltern von Hans Jark. Außerdem wird das Foto einer unbekannten Französin gezeigt, mit der der Offizier offensichtlich eine Liaison hatte. Ob sie jemals von seinem Schicksal erfahren hat?

„In die Nachkriegszeit startete die Marinefliegerei in Deutschland vor weltpolitischem Hintergrund auf zwei Schienen“, leitet Dr. Anja Dörfer in die Neuzeit über. „Während sich die Volksmarine der DDR nahezu ausschließlich auf den Einsatz von Hubschraubern beschränkte, wurde den Marinefliegern der Bundeswehr von Beginn an ein deutlich höheres Gewicht beigemessen, was ihren Auftrag, die Ausrüstung und die Personalstärke anging.“

Blick hinter die Kulissen

Von dieser Ära zeugen Wrackteile eines abgestürzten Starfighters F-104, zahlreiche Ausrüstungsgegenstände und Kuriositäten wie ein zum Bürostuhl mit integrierter Hausbar umgebauter Schleudersitz, den ein Pilot anlässlich seiner Verabschiedung von seinen Kameraden geschenkt bekam.

Interessant gestaltet sind Einblicke in Bereiche abseits der über See agierenden Hubschrauber, Jets und Flächenflieger. Große Teile der Zuarbeit für den reibungslosen Flugbetrieb finden für den Außenstehenden im Verborgenen statt. Darum blickt die Ausstellung im Themenbereich „Kleinstadt Flugplatz“ auch hinter die Kulissen. Hier wird der Alltag auf dem Tower, beim Wetterdienst und bei den Technikern gezeigt. Ebenso beleuchtet wird die Rolle des weiblichen Personals – als Krankenschwestern im Ersten Weltkrieg, Marinehelferinnen im Zweiten Weltkrieg und später im Sanitätsdienst bis hin zum fliegenden Personal.

Die Zeitreise durch zehn Dekaden endet schließlich mit dem Verschmelzen der fliegenden Seestreitkräfte von Bundes- und Volksmarine zur Deutschen Marine. Veränderte politische und militärische Strukturen sowie neue Aufgaben, nun auch weit über deutsche Grenzen hinweg, haben das Anforderungsprofil an die Marineflieger verändert. ⚓

WO UND WANN?

Das Aeronauticum, Peter-Strasser-Platz in Nordholz bei Cuxhaven (www.aeronauticum.de) ist vom 16. November 2013 bis 14. März 2014 täglich von 10:30 bis 15:30 Uhr geöffnet. Im Frühjahr und Sommer kann das Museum von 10:30 bis 17:30 Uhr besichtigt werden. Zwischen Weihnachten und Neujahr ruht der Betrieb.

Messerschmitt Bf 109

Legendärer Jäger

Mythos Bf 109: Vom Prototyp bis zur »Friedrich«: FLUGZEUG CLASSIC Extra lässt die Legende »109« wieder aufleben. Was machte diesen Jäger so außergewöhnlich?



Kaum ein anderes Flugzeug hat das Bild der ehemaligen deutschen Luftwaffe so sehr geprägt wie die Messerschmitt Bf 109. Mehr als 30.000 Exemplare sind allein in Deutschland vom Band gelaufen und in unzähligen weiteren Ländern diente die »109« noch viele Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg. Was machte diesen Jäger so überaus erfolgreich? Was war sein Geheimnis?

Die Extra-Ausgabe von FLUGZEUG CLASSIC begibt sich auf Spurensuche. Aus der Feder anerkannter Bf-109-Experten stammen die fundierten Texte, und zusammen mit modernen 3D- und akkuraten Profilzeichnungen vermittelt FLUGZEUG CLASSIC Extra ein höchst authentisches Bild der Jägerlegende.

Anschaulich schildert das Magazin, wie die Messerschmitt Bf 109 einst am Reißbrett entstand und sich vom Prototypen allmählich zu einer effizienten Jagdmaschine entwickelt. Gespickt mit technischem Hintergrundwissen, zu dem vor allem umfassende Cockpit-Beschreibungen gehören, erfährt der Leser, wie sich die frühe »109« im Spanischen Bürgerkrieg schlug.

FLUGZEUG CLASSIC Extra ist jedoch nicht nur ein Muss für jeden, der sich für den Luftkrieg interessiert, sondern auch eine äußerst wertvolle Hilfe für Modellbauer, die wert auf Authentizität und Exaktheit legen.

Jetzt bei Ihrem Zeitschriftenhändler

Flugzeug Classic Extra
Messerschmitt Bf 109, Teil 1:
Vom Prototyp bis zur »Friedrich«.

96 S., ca. 200 Abbildungen.
GeraMond Verlag GmbH.
ISBN: 978-3-86245-406-8.
Preis: 9,90 €
Bezugsquelle: www.verlagshaus.24.de

MESSERSCHMITT BF 109 F-2
Aerodynamisch optimiert

MESSERSCHMITT BF 109 F-4/TROP
Wüstentauglich

Plastisch: 3D-Zeichnungen lassen den Jäger beinahe wieder lebendig werden.
Foto: Archiv FLUGZEUG CLASSIC

»Friedrich« die Große: War die Bf 109 F die beste Version der 109-Reihe?
Foto: Archiv FLUGZEUG CLASSIC


BF 109 »Friedrich«

Die Beste von allen?

Noch bevor die Bf 109 »Emil« durch die Kämpfe im Zweiten Weltkrieg so richtig ins Rampenlicht der Weltöffentlichkeit geriet, lagen schon Pläne für die Nachfolgerin in den Schubladen: die »Friedrich«. Nicht selten wird sie für die ausgewogenste aller »109«-Baureihen bezeichnet. Was ist an dieser Bewertung dran?

Ostfront 1941: Eine erbeutete sowjetische Polikarpow I-16 neben einer Bf 109 F des JG 54. Wenngleich äußerst agil, war die auch »Rata« genannte I-16 an Geschwindigkeit, Steigleistung und Bewaffnung der »Friedrich« weit unterlegen
Foto Sammlung H. Ringlstetter

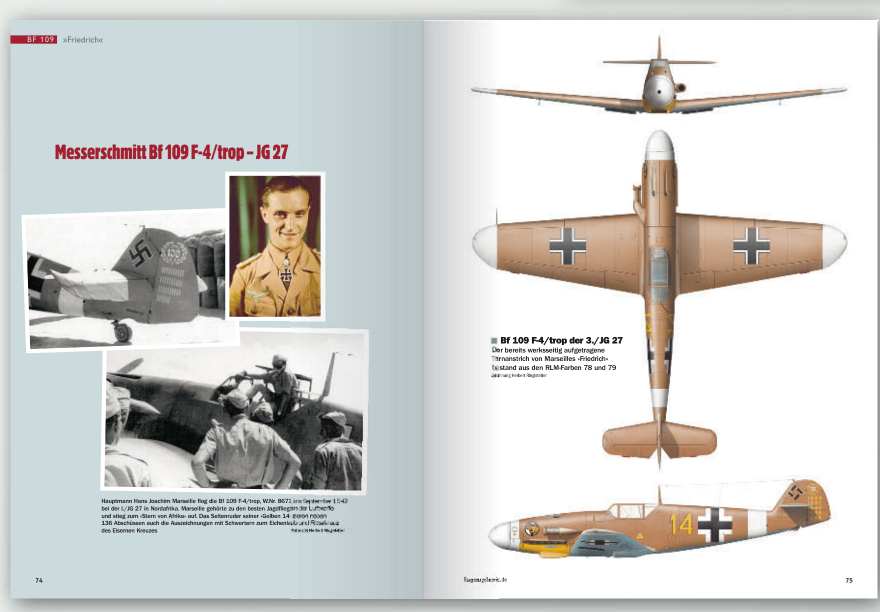
W.Nr. 5603, wurden die Änderungen für die F-Serie erprobt. Neben dem ... sie bereits das typische Erscheinungsbild der neuen F-Serie. Der kleine ... wurde für die spätere Serie noch geändert

... während der Werkserprobung bei Messerschmitt

Als Triebwerk diente jetzt der neue Daimler Benz DB 601 N. Dieser wassergekühlte Zwölfzylinder-Reihenmotor mit einem Hubraum von 33,9 Litern hatte gegenüber dem Vorgänger DB 601 A eine höhere Verdichtung von 1:8,2 und eine gesteigerte Drehzahl auf 2600 U/min. Außerdem benötigte der Motor jetzt C3-Kraftstoff mit 100 Oktan. Diesen Luxus konnte man sich 1941 noch leisten. Die Startleistung betrug dadurch 1175 PS. Und mit dem neuen Kraftpaket konstruierten Techniker das Rumpfvorderteil komplett neu, das in seinen Grundzügen der Bf/Me 109 bis zum Kriegsende ihr endgültiges Aussehen gab: Der vordere Rumpfbereich erhielt jetzt eine saubere, stromlinienförmige Verkleidung ohne Beulen, von der Luftschraubenabdeckung bis zum Cockpit. Die neue, dreiflügelige VDM-Luftschraube hatte eine vollautomatische, elektrische Verstellmechanik. Diese war mit dem Gashebel so gekuppelt, dass zu jedem Ladedruck die entsprechende Drehzahl geregelt werden konnte, bis zur Volldruckhöhe. Bei Versagen der Automatik oder in besonderen Flugsituationen (Sparflug) konnte auch die Handverstellung eingeschaltet werden.

Die Tragfläche der neuen F-Serie entsprach in ihren Dimensionen zwar der alten. Doch bis auf die Anschlussmaße am Flügelträger

54 55


BF 109 »Friedrich«

Messerschmitt Bf 109 F-4/trop – JG 27

Hauptmann Hans Joachim Marseille flog die Bf 109 F-4/trop, W.Nr. 8673 ... bei der I./JG 27 in Nordafrika. Marseille gehörte zu den besten Jagdflieg... und stieg zum »Stern von Afrika« auf. Das Seitenruder seiner »Gelben 14« ... 136 Abschüssen auch die Auszeichnungen mit Schwertern zum Eichenla... des Eisernen Kreuzes

Bf 109 F-4/trop der 3./JG 27
...er bereits werksseitig aufgetragene ...arnanstrich von Marseilles »Friedrich« ...estand aus den RLM-Farben 78 und 79

74 75

Farbe bekennen: Profilzeichnungen illustrieren die verschiedenen Tarnschemata des Jägers – unentbehrlich für Modellbauer!
Foto: Archiv FLUGZEUG CLASSIC



Die inneren Werte: FLUGZEUG CLASSIC EXTRA gewährt spektakuläre Einblicke in das Innenleben der Bf 109.
Foto: Archiv FLUGZEUG CLASSIC


BF 109 Museumsflugzeug

ERHALTENE EXEMPLARE DER »109«

Die »Emil« des Deutschen Museums

Das Deutsche Museum in München ist die größte naturwissenschaftlich-technische Sammlung der Welt. Seine Luftfahrtabteilung schmücken wahre Schätze. Darunter auch eine gut erhaltene Bf 109 der Baureihe »E«. Andreas Zeitler hat die Rarität bis ins letzte Detail abgelichtet.

Die Bf 109, Werknummer 790, wurde ursprünglich im Frühjahr 1939 von der Erla-Maschinenwerk GmbH in Leipzig-Mockau als E-1 gebaut und nach Spanien zur 2./J88 der »Legion Condor« geschickt. Nach dem Spanischen Bürgerkrieg übergab man sie den dortigen Luftstreitkräften, wo sie mit dem Kennzeichen »6-106« im Einsatz war, jedoch 1946 nach einer Bauchlandung repariert, aber aus dem aktiven Flugbetrieb zurückgezogen wurde
Fotos Andreas Zeitler
Mit freundlicher Genehmigung des Deutschen Museums München

90 91

Im Mittelpunkt: Eine beeindruckende Bildstrecke über die Bf 109 des Deutschen Museums rundet das Heft ab.
Foto: Archiv FLUGZEUG CLASSIC



NACH PRISENORDNUNG: Im U-Boot-Krieg von 1914 bedeutete das: anhalten, nach Konterbande durchsuchen und gegebenenfalls munitionssparend versenken. Foto: Sammlung Jörg Braun

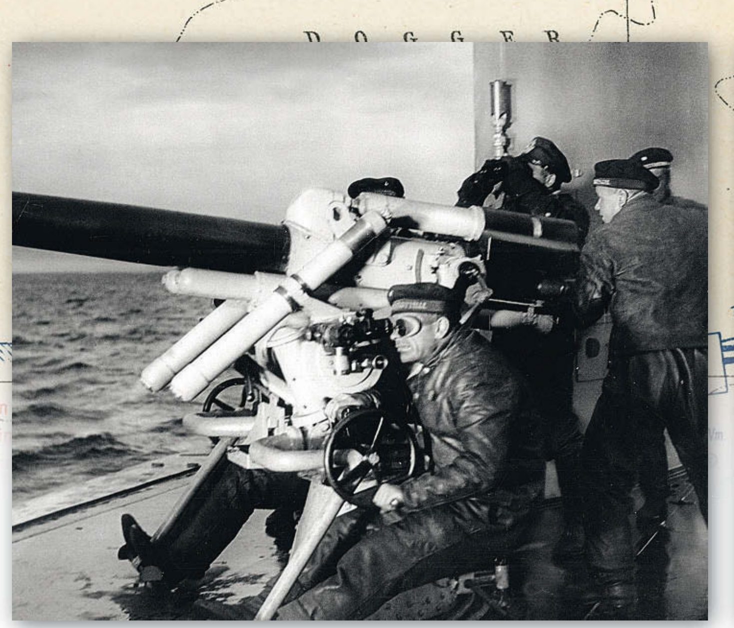
Neuerscheinung: Die Kaiserliche Marine im Ersten Weltkrieg

Uneingeschränkter U-Boot-Krieg und die Torpedierung der LUSITANIA

2014 wird des 100. Jahrestages des Ausbruches des Ersten Weltkriegs gedacht. Nun ist ein reich illustriertes Werk über den Weg der Kaiserlichen Marine von Wilhelmshaven nach Scapa Flow erschienen. SCHIFF CLASSIC präsentiert einen Auszug.

Der Seekrieg mit der neuen Waffe U-Boot hatte am Beginn des Ersten Weltkrieges noch keine eigenen Regeln und zielgerichtete Einsatzstrategien. England und Deutschland setzten ihre U-Boote lediglich zu Patrouillenfahrten im feindlich kontrollierten Seegebiet ein, um gegnerische Kriegsschiffe zu bekämpfen. Stand der Angriff auf feindliche Kriegsschiffe im Kriegsfall außerhalb einer Diskussion, ob rechtmäßig oder nicht, so sah das für Handelsschiffe anders aus. Für Kriegsschiffe galt: Wer eindeutig aufklärt, als Erster schießt und den Gegner versenkt, hat den Erfolg. Dafür brauchte ein U-Boot keinen Überwasserangriff fahren. Das Torpedieren eines Kriegsschiffes aus der Lauerstellung unter Wasser entsprach internationalen Gepflogenheiten des Kriegsrechtes; hier kämpften Soldaten auf „Staatsschiffen" gegeneinander. Ganz anders stellte sich die Situation dar, wenn zivile Handelsschiffe von U-Booten aufgebracht wurden. Dann galt ab 1914 die Prisenordnung vom 30. September 1909. Sie wurde in der Folge der Torpedierung des Cunard-Liners LUSITANIA am 7. Mai 1915 entscheidend geändert. Ab 1. Juli 1915 hieß es in der Prisenordnung: „Die Kommandanten Seiner Majestät (S.M.) Kriegsschiffe haben während der Dauer eines Krieges nach Maßgabe der Prisenordnung das Recht, feindliche oder neutrale Kauffahrteischiffe anzuhalten, zu durchsuchen und sie ebenso wie die auf ihnen befindlichen feindlichen und neutralen Güter zu beschlagnahmen und ausnahmsweise zu vernichten. Während eines Waffenstillstandes ruht dieses „Prisenrecht" nur dann, wenn das ausdrücklich vereinbart wird. Die Rechtmäßigkeit der Aufbringung von Kauffahrteischiffen, der Beschlagnahme von Gütern sowie der Vernichtung von neutralen Kauffahrteischiffen oder von Gütern aus ihrer Ladung wird später durch prisengerichtliches Urteil festgestellt …"

Zu jeder Aufbringung eines Handelsschiffes sollte also auf Antrag ein Prisengerichtsverfahren folgen. Das Aufbringen selbst konnten U-Boote nur aufgetaucht, in der Art



MEIST ARTILLERISTEN: Der U-Boot-Krieg wurde in der Masse über Wasser geführt. Foto: picture alliance



DETONATIONSWIRKUNG: Zusätzlicher Sprengstoff an Bord eines Schiffes verstärkt die Wirkung eines Torpedotreffers. Foto: picture alliance

wie bei jedem anderen Kriegsschiff, durchführen: Schuss vor den Bug zum Anhalten des Dampfers oder Seglers, die seinerzeit noch reichlich unterwegs waren. Übersetzen eines Durchsuchungskommandos zum Überprüfen der Papiere und der Ladung. Danach kam die Entscheidung des Kommandanten: weiterfahren lassen, mit Prisenkommando besetzen und nach Deutschland schicken oder mit der eigenen Artillerie versenken. Üblicherweise mit Beschuss auf Höhe der Wasserlinie, um das Schiff zum Sinken zu bringen. Ein wertvoller Torpedo wurde in den seltensten Fällen geopfert, um ein aufgebrachtes Kauffahrteischiff auf den Meeresgrund zu schicken. Nach Prisenordnung musste der Kommandant im Versenkungsfall die Besatzung des Dampfers retten und versorgen.

Unrealistische Prisenordnung

Dieser Handelsseekrieg nach Prisenordnung war für die deutschen U-Boote schwierig und zunehmend gefährlich, eigentlich völlig unrealistisch. Einmal abgesehen von den Zeitfaktoren, wenn die Kommandos übersetzen mussten, hatten die U-Boote mit damals rund 30 Mann Besatzung keine besonderen Prisenkommandos an Bord. Dort wurde jeder Mann in seiner Funktion gebraucht. Beiboote zum Übersetzen gab es auch nicht. Dem angehaltenen Dampfer wurde mit bemannter und drohender Kanone signalisiert: „Bringen Sie Ihre Papiere an Bord." Schon an der Art, wie Führung und Mannschaft des aufgebrachten Frachters reagierten, war absehbar, wie es weitergeht. Wurde nur ein Boot zu Wasser gelassen, das zum U-Boot ruderte, war Misstrauen angebracht. Ging die ganze Besatzung in Panik gleich in die Boote, war die Sache sowieso klar.

Das Aufbringen nach Prisenordnung wurde unberechenbar, nachdem die Engländer sogenannte U-Boot-Fallen einsetzten – bewaffnete, mit Navy Personal besetzte Handelsschiffe, die im Operationsgebiet der U-Boote kreuzten und darauf warteten, dass ein U-Boot auftauchte, um der Prisenordnung zu entsprechen. Nicht immer verliefen die darauffolgenden Gefechte für die U-Boot-Falle erfolgreich, und einige wurden auch dann vom wieder getauchten U-Boot torpediert. Doch gingen auch reichlich U-Boote durch solche Fallen verloren.

Da viele der englischen U-Boot-Fallen von der irischen Hafenstadt Queenstown aus operierten, bekamen sie die Kurzbezeichnung „Q-Ships". Sie verbargen ihre durchaus auch schwere Bewaffnung hinter falschen Decksaufbauten und vermittelten so den Eindruck, unbewaffnet zu sein. Nachweislich wurde auch die Optik neutraler Handelsschiffe verwendet, um U-Boot-Kommandanten zu täuschen und ihr Boot über Wasser zu locken. Damit die Falle auch einen Torpedoschuss einigermaßen überstand, hatte sie Holz, leere Fässer oder anderes schwimmfähiges Material geladen. Das hielt sie dann stundenlang über Wasser, um das U-Boot doch noch zum leichtsinnigen Auftauchen zu animieren. Von 178 während des Ersten Weltkrieges versenkten deutschen U-Booten gehen nur 16 nachweislich auf das Konto von U-Boot-Fallen, wobei 60 weitere Boote beschädigt wurden. Dem stand der Verlust von 27 Q-Ships gegenüber. Zwiespältige Erfolge neuer Taktiken im Handelskrieg mit U-Booten. Ein weiterer Aspekt der Prisenordnung waren die Ausweisungen bestimmter Seegebiete als Kriegsgebiete oder als neutrales Gebiet.

Gegenblockade mit U-Booten

Genau diese neutralen Gewässer um die Britischen Inseln erklärte die deutsche Seekriegsleitung zum militärischen Operations- und absoluten Kriegsgebiet – eine Reaktion auf die von den Engländern verhängte Seeblockade in der Nordsee. So sollte eine Art Gegenblockade mit U-Booten aufgebaut werden. Dafür eignete sich die Prisenordnung überhaupt nicht mehr, und so erging am 22. Februar 1915 der Befehl an die U-Boote, Schiffe unter Feindstaatenflagge ohne Vorwarnung zu torpedieren. Um die veränderte Lage auch besonders in den noch neutralen Vereinigten Staaten bekannt zu machen und um zu warnen, erschien am Morgen des 1. Mai 1915 in 40 amerikanischen Zeitungen eine warnende Bekanntmachung des Sachverhalts.

Seit Ausbruch des Krieges verkehrte nur noch der englische Cunard-Liner LUSITANIA regelmäßig zwischen New York und der Britischen Insel. Sie war das letzte verbliebene große Passagierschiff im Liniendienst auf der Nordatlantikroute.

OFFIZIERSINSIGNIEN: Blaue Mütze eines Offiziers der Kaiserlichen Marine und Feldbinde. Foto: Helmut Weitze



IN BEREITSCHAFT: U-Boote an der Kieler Blücherbrücke. Das zweite Boot von links ist U-20, das unter Kapitänleutnant Schwieger die LUSITANIA versenkte. Foto: Sammlung Jörg Braun

BUGRAUM: Kampf-, Schlaf- und Aufenthaltsraum im U-Boot. Foto: Deutsches Marinemuseum

Alle anderen vergleichbaren Liner versahen ihren Dienst als Truppentransporter oder Lazarettschiff oder waren auf Kriegsdauer aufgelegt. Die 18 Überfahrten seit August 1914 bis zum April 1915 hatten der Reederei keine Freude bereitet, da die Passagierzahlen durch den Krieg stark zurückgegangen waren. Die Reederei sparte bei der Besatzungsstärke und einige Kessel wurden nicht mehr gefahren, um den Kohlenverbrauch zu reduzieren. So war die LUSITANIA, Trägerin des „Blauen Bandes" für die schnellste Atlantiküberquerung vom Oktober 1907, einige Knoten langsamer unterwegs als seinerzeit. „Wir sind so schnell, dass uns ein U-Boot nichts anhaben kann", war das Credo der Cunard-Leute, die die aktuelle Fahrtgeschwindigkeit verschwiegen und die deutschen Warnungen relativierten.

Am 1. Mai 1915 lief der Vierschornsteiner das letzte Mal aus New York aus – sechs Tage später erfüllte sich sein Schicksal. Kapitänleutnant Walter Schwieger, Kommandant von U 20, einem der ersten U-Boote mit Dieselmotorantrieb und 39 Mann Besatzung, beschreibt in seinem Bericht das Geschehen, das den Ersten Weltkrieg drehte: „Am 7. Mai fuhren wir mit nördlichem Kurs bei dickem Nebel und rauer See unter Wasser. Als der Nebel sich lichtete, tauchten wir auf. Um 2:20 Uhr nachmittags sichteten wir gerade rechts voraus vor der irischen Südküste Schornsteine und Masten, scheinbar von mehreren Schiffen. Es war ein Dampfer mit vier Schornsteinen und vielen Masten. Er kreuzte unseren Kurs senkrecht, kam aus Süd-Südwest und steuerte Holly Head an. Um 2:25 Uhr drehte ich nach Steuerbord ab in der Hoffnung, dass der Dampfer an der irischen Küste entlanglaufen würde und tauchte. Um 2:30 drehte der Dampfer und nahm Kurs auf Queenstown. Dadurch kam er auf Schussentfernung an uns heran. Wir liefen höchste Fahrt, um auf Position zu kommen. Um 3:10 Uhr Torpedoschuss, Bugtorpedo, 700 Meter Entfernung, 90 Grad Schneidungswinkel, geschätzte Fahrt 22 Seemeilen, alter Bronzetorpedo auf drei Meter Tiefgang eingestellt. Treffer Steuerbord Hinterkante Brücke. Ungewöhnlich starke Detonation, gefolgt von ungeheurer Rauchwolke. Trümmermassen flogen bis in Schornsteinhöhe. Es folgte eine zweite Explosion, als wäre Munition in die Luft gegangen. Die Brücke und die Stelle der Bordwand, wo der Torpedo traf, waren weit aufgerissen. Es brannte. Das Schiff stoppte und legte sich sehr schnell nach Steuerbord über. Gleichzeitig sank es über den Bug." Die LUSITANIA sank innerhalb von 18 Minuten. 1198 Passagiere und Besatzungsmitglieder, darunter 124 US-Amerikaner, gingen mit dem Schiff unter. 761 Menschen wurden von Fischern aus dem nahe gelegenen Queenstown gerettet.



Folgen der Versenkung

Die Torpedierung des Passagierschiffes hatte schwerwiegende Folgen für das Deutsche Reich, denn ausgelöst durch den Vorfall sprachen sich immer mehr Stimmen in den USA für einen Kriegseintritt gegen Deutschland aus. Um den Druck aus den sehr gespannten Beziehungen zu den USA herauszunehmen, wurde der uneingeschränkte U-Boot-Krieg zunächst eingestellt und im U-Boot-Krieg wieder nach Prisenordnung verfahren. Angesichts der prekären Versorgungslage erklärte die Marineleitung, England werde bei einer Wiederaufnahme des uneingeschränkten U-Boot-Kriegs in sechs Monaten kapitulieren. Daraufhin wurde der uneingeschränkte U-Boot-Krieg mit Torpedierung ohne Vorwarnung am 1. Februar 1917 wieder aufgenommen, was zur amerikanischen Kriegserklärung vom 6. April 1917 führte.

Bis heute geht der Streit zur Bewertung des Geschehens vor allem um die Frage, wie ein einzelner „alter Bronzetorpedo" eine solche Explosionswirkung, die letztendlich für das schnelle Sinken des Schiffes verantwortlich war, erzeugen konnte. Die Widersprüchlichkeiten reichen von einer „Kohlenstaubexplosion" bis zur „Explosion von Munition" an Bord, die da nicht hingehörte. Beides unbewiesen, denn die Akten des Naval Intelligence Department, die sich auf die „LUSITANIA" und ihre Ladung beziehen, sind im Navy Records Office in Bath aufbewahrt. Sie sind bis heute noch nicht für die Forschung freigegeben.

Der deutsche Handelskrieg mit U-Booten stellte sich wie folgt in Zahlen dar: Auf deutscher Seite wurden 3274 Einsätze von 320 Booten durchgeführt. Ihnen vielen 6394 zivile Schiffe mit insgesamt 11 948 792 Bruttoregistertonnen (BRT) zum Opfer. Weiterhin versenkten die deutschen U-Boote 100 Kriegsschiffe mit 366 249 BRT. ⚓

Historische Route nachgesegelt

Erinnerungs-Törn im Sturm

Eine internationale Crew ist die Route des historischen „Shetland Bus“ nachgesegelt, die geheime Widerstandsverbindung zwischen Norwegen und Schottland. Von Jochen Werne

Während des Zweiten Weltkrieges pendelten die norwegischen Widerstandskämpfer mit ihren Fischerbooten bei Sturm oder bei Nacht zwischen den Shetland Inseln und ihrer von deutschen Truppen besetzten Heimat hin und her (siehe SCHIFF CLASSIC 1/2013, Seite 34). Ihre gefährlichen Transporte von Menschen auf der Flucht oder Waffen brauchten den Schutz der Nacht oder der stürmischen See. Beides war für das Nachsegeln der historischen Route durch das Global Offshore Sailing Team (GOST) nicht unbedingt vorgesehen.



DAS TEAM: Im norwegischen Sundal: (oben von links) Keith Gallagher (UK), Jochen Werne (GER), (unten) Valter Randaccio (ESP), Thomas Kern (GER), Stefano Malvestio (ITA), Bernd Görgner (GER). Foto: Jochen Werne

Doch warum sollte es ab 1. Juni 2013 für uns anders sein? Als wir um 21 Uhr ablegten, blies der Wind bereits stark mit 25 Knoten an einem Ort wie aus dem Reiseprospekt: bunte norwegische Häuschen in einsamen verwunschenen Fjorden und Seitenarmen. Alle sind konzentriert, während die Befehle zum Ablegen über Deck erschallen. Ein Bilderbuchmanöver, man merkt, die Männer wissen, was sie tun, obwohl viele seit Monaten nicht mehr zur See waren. Mit Stolz und Respekt tragen wir unsere Expeditionsjacken, wohl wissend, dass erst die kommenden Strapazen ihnen Werte geben werden.



NORDSEE: „Hart-am-Wind-Kurs“ gegen den Wind und die Kreuzsee der Nordseewellen. Foto: Jochen Werne

Samstagnacht um 23:14 Uhr, Ausfahrt zur Nordsee: Sollte jemand ein Szenario erfinden wollen, welches eine maximale Sicherheit für Seekrankheit bietet, könnte dies eventuell so aussehen. Man nehme eine Besatzung, die die letzten Wochen an Land verbrachte, gebe ihr vor Auslaufen ein schweres Barbecue-Dinner und lasse sie dann direkt in folgende Wettersituation laufen: bitterkalter Nordwind mit Böen in Sturmstärke, die den Körper auf Wache auskühlen lassen. Eine Kreuzsee, das heißt Wellen, die in der Nordsee sehr kurz sind. Schnell hintereinander folgend kommen sie aus zwei Richtungen. Drei Meter Dünungswellen aus dem Westen verbinden sich mit Windwellen aus dem Norden und führen dazu, dass das Schiff alle zehn Sekunden gewaltig durchgeschüttelt wird. Brecher mit 13 Grad kaltem, salzigen Wasser ergießen sich über alle im Cockpit.

Sollte der Skipper nun auch noch einen Hart-am-Wind-Kurs gegen Wind und Wellen befehlen – welcher dazu führt, dass unter Deck nichts an seinem Platz bleibt, was nicht verzurrt ist, und die Geräusche, wenn das Schiff im Wellental einschlägt, klingen, als ob das Schiff in Einzelteile zerfallen müsste –, dann ist der Seekrankheitscocktail perfekt zubereitet.

Und so war es. Niemand blieb von diesem Gefühl verschont. Sturmroutine – eigentlich ein absurdes Wort, da bei diesem Wetter jede Routineaufgabe zur Qual wird – wurde ausgerufen und die Nacht wurde zur großen Bewährungsprobe. Was zeichnet ein Team aus? Dass jeder seinen Dienst tut, seinen Kampf mit sich austrägt und immer noch dem anderen hilft. Dieses Team ist ein fantastisches Team, nicht in der Theorie, sondern der Praxis: geschwächt, durchgefroren, nass und ohne ein Wort des Klagens auf Wache aufzuziehen – was für Männer!

Wir haben, nachdem die Situation sich 24 Stunden später besserte, darüber gesprochen, welche Strapazen wohl die Flüchtlinge, Männer und Frauen, auf den Touren des Shetland Bus erleiden mussten. Gefangen unter Deck in kleinen, der Natur völlig ausgelieferten, stickigen und stinkenden Fischkuttern. Gezwungen, aus der Heimat auf diese Art und Weise zu flüchten.

Auf den weiteren Stationen des historischen Rundkurses immer wieder Erinnerung und Mahnungen zum Geschehen vor 70 Jahren, sei es bei der Besichtigung des Scalloway Museums oder des Gedenkens dort am Shetland Bus Denkmal mit der Tafel der Gefallenen. Seinen Intentionen treu bleibend, wird das GOST-Team auch im kommenden Jahr einen historischen Törn nachsegeln. ⚓

Anekdoten, Geschichten und Geschichtchen aus DDR-Zeiten

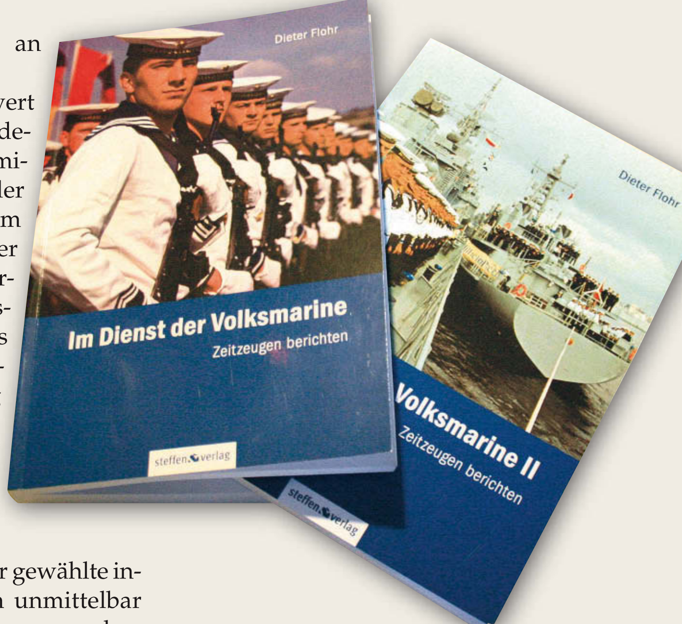
Volksmarine: Zeitzeugen berichten

In der Geschichtsschreibung der Deutschen Marine nimmt die Volksmarine der DDR ein Nischendasein ein. Dabei wartet gerade diese Teilstreitkraft als Teil des Warschauer Pakts mit einer Vielfalt von interessanten und erkenntnisreichen Aspekten auf. Bislang nicht erzählte Innenansichten der DDR-Seestreitkräfte vermittelt Herausgeber und Autor Dieter Flohr in seinen beiden Büchern „Im Dienst der Volksmarine – Zeitzeugen berichten“, Band I und II (Letzterer ganz frisch aus der Druckmaschine).

Abseits der gängigen technischen, historischen und politischen Publikationen lässt der Journalist, Fregattenkapitän (Ing.) a. D. und ehemalige Pressechef der Volksmarine eben die erzählen, die hautnah dran waren am Geschehen: Vom Stabsmatrosen bis zum Admiral berichten die Protagonisten in übersichtlichen Essays über ihren Dienst in der Seepolizei und in der Volksmarine. Dabei spannen beide Titel einen großen Bogen über die verschiedenen schwimmenden Einheiten, die unterschiedlichen Verwendungsreihen an Bord und an Land sowie 34 Jahre Historie der DDR-Marine. So manche Anekdote bringt den Leser zum Schmunzeln, doch handelt es sich keinesfalls um ein humoristisches Werk. Nicht selten werden kritische Worte gefunden – gegenüber dem damaligen Klassenfeind, aber auch gegenüber dem DDR-Regime sowie der militärischen Führung an Bord und in den Stäben.

Einen besonderen Stellenwert nimmt im zweiten Band der detaillierte Bericht von Vizeadmiral a. D. Hendrik Born ein, der 1988 von Erich Honecker zum jüngsten Admiral/General der DDR-Streitkräfte ernannt wurde. Als letzter Chef der Volksmarine schildert er minutiös und aus erster Hand den Prozess der Wiedervereinigung und die sukzessive Auflösung der DDR-Seestreitkräfte aus seiner unmittelbaren Nähe zu den damaligen Geschehnissen.

Gerade die von Dieter Flohr gewählte individuelle Erzählform durch unmittelbar Beteiligte macht die Bücher zu spannenden, subjektiv-wissenschaftlichen Zeitdokumenten. Geschichte durch Geschichten plastisch erklären, lautet der erfolgversprechende Ansatz beider Werke. Sie vermitteln und konservieren Wissen aus dem Erleben der Soldaten, wie es zeitgenössische Archive in dieser Form wohl kaum hergeben werden. Neben den Zeitzeugenberichten enthalten die Anthologien außerdem eine Reihe von Reportagen und Porträts. Zwei gehaltvolle Dokumente der jüngsten Zeitgeschichte – spannend wie Krimis, flüssig zu lesen wie gute Romane. *Ulf Kaack*



Flohr, Dieter (Hrsg.):
Im Dienst der Volksmarine – Zeitzeugen berichten.
Band I u. II, 328/224 Seiten, zahlreiche s/w-Abbildungen
Steffen Verlag, Friedland 2010 und 2013,
ISBN 978-3-940101-88-4,
ISBN 978-3-942477-63-5

Ein Untergang 1940 und seine Folgen bis 1945

Der letzte Weg des Leichten Kreuzers KÖNIGSBERG

Der Leichte Kreuzer KÖNIGSBERG der Kriegsmarine sank bereits am 10. April 1940 bei der Unternehmung „Weserübung“ – der Besetzung von Norwegen – nach Bombentreffern im Hafen von Bergen. Das kieloben an einer wichtigen Hafenpier liegende Schiff sollte beginnend 1941 gehoben werden. Das Bergeunternehmen stellte sich als besonders schwierig und kompliziert dar. Letztlich gelang dies erst im Februar 1945. Der nun zerschnittene und demontierte Rumpf wurde ohne die bereits abgetrennten Aufbauten auf den Strand gesetzt und 1947 in Stavanger endgültig abgewrackt. Dem Autor Reinhart Huxmann gelingt es mit einem verständlichen Text, besonders einprägsamen farbigen 3D-Zeichnungen und unbekannten zeitgenössische Bildern das Unternehmen spannend, plastisch und verständlich darzustellen. Als Glücksfall kann die Bewahrung von offiziellen und privaten Aufzeichnungen des für die Bergung verantwortlichen Marine-Oberbaurates Heinrich Friederichs (Brake) bezeichnet werden, deren Nutzung und Auswertung dem Autor ermöglicht wurden.

Dabei ist das Buch nicht nur für „Bergungstechniker“ interessant, sondern auch für jeden Historiker, der sich mit dieser Zeit beschäftigt, gibt es doch Einblicke in die normale und weitgehend reibungslose Zusammenarbeit von deutschen staatlichen Organisationen und norwegischen zivilen Firmen auch in Zeiten des Krieges und in einem besetzten Land. *Eberhard Kliem*

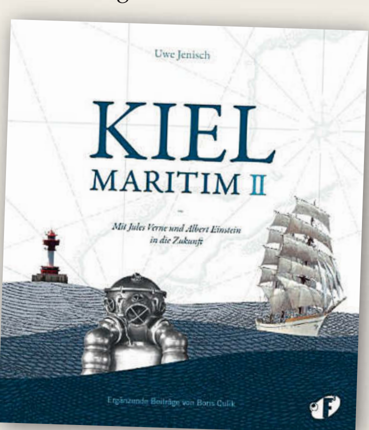


Huxmann, Reinhart H.:
Die „Karriere“ des Kreuzers „Königsberg“ nach seinem Untergang. Bilddokumentation einer Bergung.
150 Seiten, zahlreiche Abbildungen und farbige Zeichnungen. Deutsches Schiffahrtsmuseum – Oceanum Verlag, Wiefelstede 2012,
ISBN 978-3-86927-130-9

Maritimes Geflecht der Stadt

Kiel Maritim II

Die Kieler Professoren für Seerecht, Uwe Jenisch, und Meeresbiologie, Boris Culik, legen mit „Kiel Maritim II" eine erweiterte und aktualisierte Fassung ihres Buches von 2005 vor – wie dieses ein urban-maritimes Text- und Bilderbuch über die Stadt an der Förde, den „gewaltigen Wirtschaftsraum des Meeres", an dem sie liegt, und das „vollständige maritime Netzwerk" von wissenschaftlichen, kulturellen und militärischen Einrichtungen, das sie prägt und gestaltet. In kurzen, prägnant formulierten und attraktiv illustrierten Kapiteln geht es durch das maritime Geflecht der Stadtgeschichte bis hin zu Gegenwart und Zukunft, ganz sorgfältig bebildert in einem Mix aus historischen Fotografien, Gemäldeabbildungen und aktuellen Stadt- und See-Ansichten – gleichsam „quer durch die Last": von der Gründung der preußischen Marinestation über die „Kieler Woche" zum Nord-Ostsee-Kanal, von der Erfindung der Schwimmweste, der Geburt der Seefliegerei, altehrwürdigen Instituten für Seerecht, Weltwirtschaft und Meereskunde bis zur einzigen Fahrt des ersten U-Bootes der Welt, des „Brandtauchers", und den elektrisch gezündeten Seeminen des Werner von Siemens. Joachim Ringelnatz dichtet als „Mineur" der Kaiserlichen Marine in Friedrichsort, Alexander Behm erfindet das Echolot, Albert Einstein segelt und arbeitet mit Heinrich Anschütz. So beschreibt das Buch am Beispiel Kiels die Bedeutung der maritimen Lage einer Stadt für deren Entwicklung und die produktive Symbiose von Schiffbau, Marine, Wirtschaft und Forschung, die die Stadt und das sie tragende „Meeresbewusstsein" hervorgebracht hat.



Das ist, neben allem durchaus gerechtfertigten Lokalpatriotismus, der eigentliche „Clou" des Buches: der Blick auf die schöpferische Kraft der See und die Vielgestaltigkeit der durch sie geschaffenen Kultur. *Frank Ganseuer*

Jenisch, Uwe:
Kiel Maritim II. Mit Jules Verne und Albert Einstein in die Zukunft.
99 Seiten, F 3-Verlag, Heikendorf 2013,
ISBN 978-3-00-041205-9

Fliegen über Wasser und Meer

100 Jahre Marineflieger 1913–2013

Die Beschäftigung mit deutscher militärischer Vergangenheit hat in Deutschland nicht gerade Hochkonjunktur. Umso mehr ist es zu begrüßen, dass das Verlagshaus Mittler (Hamburg) das vorliegende Buch über die Geschichte der deutschen Marineflieger, beginnend 1913 bis jetzt, verlegt hat. Das Deutsche Maritime Institut (DMI) – auch das ist zu loben – hat sich ebenfalls an der Herausgabe beteiligt. Besonderes Lob gilt aber natürlich dem verantwortlichen Herausgeber Heinrich Walle – ehemaliger aktiver Marineoffizier, promovierter Historiker und noch immer im universitären Lehrbetrieb tätig. Einhundert Jahre Marinefliegerei so weit als möglich auch umfassend darzustellen, ist ein komplexes und forderndes Vorhaben. Heinrich Walle hat sich daher klugerweise mit insgesamt 19 Autoren umgeben, die nun mit entsprechenden Beiträgen aus ihrem Fach- und Aufgabenbereich im Buch zu Wort kommen. Es finden sich also Beiträge zum Einsatz der Marineflieger in Frieden und Krieg, zu Organisation, Einsatzkonzepten, zu Zeppelinen, Starr -und Drehflüglern, zu Piloten, Technikern und Bodenpersonal, zu Flugplätzen, Flugzeugwerften und Ausrüstungsproblemen. Dies alles ist eingebettet in die wechselvolle Geschichte der letzten einhundert Jahre. Die flüssig geschriebenen Texte sind begleitet durch zahlreiche seltene Fotografien aus dem Leben der Marineflieger. Eine dem Buch beigefügte DVD bringt zusätzliches Bildmaterial. Das Buch schließt mit der Vorstellung des Deutschen Luftschiff- und Marinefliegermuseums „Aeronauticum“ in Nordholz bei Cuxhaven, in dem viele Flugzeuge und Hubschrauber im Original bewundert werden können. Dabei hätte unbedingt der Name des Initiators und „Gründervaters“ erwähnt werden müssen: Fregattenkapitän a. D. Ricco Denk.



Eberhard Kliem

Walle, Heinrich (Hrsg.):
100 Jahre Marineflieger 1913 bis 2013.
230 Seiten, plus Foto-DVD,
Verlag E. S. Mittler, Hamburg 2013,
ISBN 978-3-8132-0947-1

Handelskrieg mit dem Wasserflugzeug nach Prisenordnung

Unmögliche Aufgabe für deutsche Seeflieger 1939

In der von Wolfgang Müller (Stralsund) als Herausgeber und zumeist auch als Autor veröffentlichten Broschüren-Reihe zur deutschen maritimen Geschichte befasst sich die Nr. 30 mit der Rolle deutscher Seeflieger im Handelskrieg 1939 in der Ostsee und den Ostseezugängen.

Lesenswert bzw. ansehenswert ist die Darstellung insbesondere durch die zahlreichen Fotos von damals eingesetzten Flugzeugen und ihren verständlicherweise mühseligen Versuchen, aus der Luft gegnerische oder neutrale Handelsschiffe zu entdecken, zu identifizieren, zu stoppen und eine Untersuchung der an Bord befindlichen Ladung durchzuführen. Man wundert sich bisweilen wirklich, was noch an Fotomaterial in staatlichen und privaten Archiven vorhanden ist und vom Autor dankenswerterweise ans Tageslicht befördert wurde. Darin liegt auch der besondere Wert der Broschüre. Die Beschreibung der Einsätze selbst, die Bewertung einer eher überorganisierten Führungsorganisation und eine kritische Analyse der Operationen in dieser Frühzeit des Krieges werden nur angedeutet. Doch hat der Leser bei Interesse und Bedarf die Möglichkeit, auf zahlreiche weiterführende wissenschaftliche und aussagekräftige Publikationen zurückzugreifen.

Eberhard Kliem

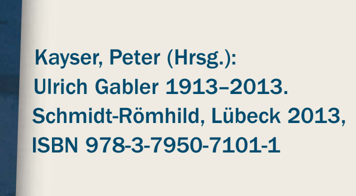
Müller, Wolfgang:
Deutsche Seeflieger im Handelskrieg 1939.
31 Seiten, 43 Abbildungen,
Sundwerbung, Martenshagen 2013,
ISBN 978-3939-15552-2

U-Boot-Konstrukteur, Unternehmer und generöser Stifter

Ulrich Gabler, 100 Jahre

Im Verlag von Schmidt-Römhild, Lübeck, ist anlässlich des 100. Geburtstages am 1. Oktober 2013 eine Biografie des 1994 verstorbenen bekannten U-Boot-Konstrukteurs, Unternehmers und Stifters Ulrich Gabler erschienen. Neben dem Herausgeber Peter Kayser als langjährigem Mitarbeiter und Nachfolger Gablers und weiteren Laudatoren berichtet Gabler selbst aus seinem Leben. Durch Letzteren ist das sehr sorgfältig edierte Buch eine interessante Quelle für alle diejenigen, die die Historie des Deutschen U-Boot-Baues durch einen souveränen und kompetenten Zeitzeugen kennenlernen möchten. Der Leser erfährt stattdessen die persönliche Lebensgeschichte des bedeutendsten deutschen U-Boot-Konstrukteurs nach dem Zweiten Weltkrieg, lernt aber auch das unternehmerisch letztlich sehr erfolgreiche Berufsleben Gablers kennen. Die Laudatoren lassen alle aus ihrer speziellen Sicht zu Gabler erkennen, dass hinter dem beruflichen Erfolg ein Mensch mit einer außergewöhnlichen technischen Begabung von großer persönlicher Bescheidenheit, fürsorglichem Verhalten zu seinen Mitarbeitern und vornehmer gemeinnütziger Gesinnung stand.

Jörg-M. Hormann



Kayser, Peter (Hrsg.):
Ulrich Gabler 1913–2013.
Schmidt-Römhild, Lübeck 2013,
ISBN 978-3-7950-7101-1

Zeit und Navigation

Geschichte der Chronometer



Die Zeit ist auf See ein immens wichtiger Faktor, relevant in allen Bereichen der Arbeit und des Lebens an Bord. Vor allem aber bildet sie einen elementaren Eckpfeiler der Astro-Navigation, die erst im 20. Jahrhundert von der elektronischen Satellitennavigation abgelöst wurde. Der vorliegende, opulent gestaltete Titel „Zeit & Meer" aus der Feder von Constantin Parvulesco erzählt nicht nur die Geschichte der Chronometer in all ihren technischen und historischen Facetten. Er thematisiert auch die Entwicklung der Standortbestimmung und Orientierung auf See. Die Koppelnavigation von den Anfängen im Mittelalter bis zur Aufklärung markiert den Einstieg in die Thematik: Astrolabium, Quadrant und Jakobsstab – Erfindungen, die nichts an Genialität eingebüßt haben. Noch relativ einfach war die Bestimmung der Breitengrade auf See, schwieriger verhielt es sich mit der geografischen Länge. Vollends komplex wurde es, auf der kugelförmigen Erde die mit der Position wechselnde Zeit präzise zu bestimmen.

Zu immer exakteren Navigationstafeln trugen Mathematiker, Astronomen und Kartografen bei. Eine entscheidende Rolle bei der Errechnung der geografischen Länge auf dem Meer nahm dabei die Uhrmacherkunst ein. Präzise und zuverlässig arbeitende Chronometer gab es im 18. Jahrhundert. Erst durch sie wurden die Expeditionen von James Cook möglich. John Harrison war es, der mit der Schiffsuhr H1 Pionierarbeit geleistet hat. Versuche und Irrtümer führten rasch zu immer raffinierteren Perfektionierungen. Das Buch führt die Sackgassen und Königswege minutiös auf, nennt die Namen, präsentiert die Manufakturen: Arnold und Earnshaw in England, Le Roy in Frankreich, die reiche skandinavische Tradition. Breiten Raum nehmen auch die deutschen Hersteller ein: Lange & Söhne, IWC, Wempe …

Das edel und ästhetisch gestaltete Buch ist eine Augenweide und genügt allerhöchsten Ansprüchen. Bebildert mit Fotos von bester Qualität, werden die mechanischen Kunstwerke im Verlauf ihrer verschiedenen Evolutionsstufen dargestellt. Detailaufnahmen üben ebenso Faszination aus wie technische Zeichnungen aus unterschiedlichen Epochen sowie das ergänzende zeitgeschichtliche Bildmaterial. *Ulf Kaack*

Parvulesco, Constantin:
Zeit & Meer – Die Geschichte der Chronometer.
176 Seiten, 275 Fotos (farbig), 153 Abbildungen (s/w),
Delius Klasing, Bielefeld 2013,
ISBN 978-3-7688-3676-0

GEWINNEN SIE das Buch „Zeit & Meer". Wir verlosen drei Exemplare unter unseren Lesern. Schreiben Sie uns bis zum 15. Januar 2014 eine Postkarte an: SCHIFF CLASSIC, Infanteriestraße 11a, 80797 München, und beantworten Sie mit vier Buchstaben: Wer ist der Herausgeber von SCHIFF CLASSIC? Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Die Hansestadt vom Wasser erleben

Die Alsterdampfer in Hamburg

In diesem Bildband stellt Lars Brüggemann, mehr als Eisenbahn-Fachjournalist bekannt, alle derzeit in Betrieb befindlichen Hamburger Alsterdampfer vor. Sie gehören zum Stadtbild der Hansestadt. Einst waren sie städtisches Verkehrsmittel wie Bus und U-Bahn. Heute dienen sie noch für Rundfahrten. Ein Bildband für Shiplover und Besucher der Stadt, die sich auch einmal auf die Alster wagen, sowie ein Dokument aktueller Zeitgeschichte. *JMH*

Brüggemann, Lars:
Bildband – Die Alsterdampfer in Hamburg.
44 Seiten, 38 Fotos,
Verlag Books on Demand,
ISBN 978-3-7322-5709-6

LESELISTE

Diese Aufstellung enthält in Fortsetzung: Studien, Sammelbände sowie Sach- und Handbücher, deren Lektüre ein besseres Verständnis maritimer Aspekte der Außen- und Sicherheitspolitik sowie der neueren deutschen Geschichte unter besonderer Berücksichtigung des Maritimen zum Ergebnis hat. Die Anzahl der bis zu drei Sterne symbolisiert den „Schwierigkeitsgrad" der Werke. Sie sind mit der Auswahl nicht einverstanden, möchten Feedback geben oder ein weiteres Werk vorschlagen? Gerne! E-Mail: redaktion@schiff-classic.de

Bruns/Petretto/Petrovic:
Maritime Sicherheit.
Globale Gesellschaft und Internationale Beziehungen, hrsg. von Thomas Jäger.
251 Seiten, Wiesbaden
Typ Sammelband
Anspruch: **
Kompendium zum Querschnittsbereich maritime Sicherheit, das neben Theorie-, Rechts- und Wirtschaftsaspekten der See auch transnationale Bedrohungen wie Piraterie und Terrorismus beleuchtet.

Dash, Mike:
Der Schiffbruch der BATAVIA.
445 Seiten, München 2002
Typ: Dokumentarischer Roman
Anspruch: *
In bester englischer Erzähltradition spannend dargestellte Reise des niederländischen Dreimasters BATAVIA, der im Auftrag der Vereinigten Ostindischen Kompanie 1628 von Amsterdam nach Java segelt. Das Schiff strandet nahe der Westküste Australiens. Die Überlebenden kämpfen gegen Hunger, Durst, Krankheiten, aber noch mehr gegen das Schreckensregime eines fanatischen Psychopathen.

Sethe, Paul:
Die ausgebliebene Seeschlacht.
Eine Betrachtung der englischen Flottenführung 1911–1915.
138 Seiten, Berlin 1933
Typ: Dokumentation
Anspruch: *
Eine bemerkenswerte frühe Studie aus der Feder des später sehr bekannten Historikers mit klugen Gedanken und Betrachtungen, die insbesondere die Denkweise der englischen Marine- und Flottenführung einer kritischen Analyse unterziehen. Manche Gedanken sind auch heute noch durchaus nachvollziehbar.

Zigarettenbilder als Sammelleidenschaft

Große Schiffe im kleinen Format

Nicht nur das Rauchen, sondern auch das Sammeln der Beigaben in den Zigarettenschachteln erfreute sich in den 1930er-Jahren größter Beliebtheit. Wovon Marinemaler Robert Schmid-Hamburg besonders profitierte.

Von Michael Blenhorst



GLANZSTÜCK AUF SEE: Das dieselgetriebene Passagierschiff GENERAL OSORIO der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (Hapag) ging 1929 in Fahrt und wurde 1933 von Robert Schmidt-Hamburg im Postkartenformat gemalt.

Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

GANZ AKTUELL: Die 152,5 Meter lange MONTE PASCOAL der Reederei „Hamburg Süd" fuhr seit Januar 1931 auf der Südamerika-Route. Sie war noch ganz neu, als Schmidt-Hamburg sie auf Malkarton verewigte.

Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

Bereits die ersten Sätze eines langen Eilbriefes signalisierten dem renommierten Marinemaler Robert Schmidt-Hamburg aus Laboe bei Kiel am 12. Oktober 1932 die arbeitsreichsten Monate seines gesamten Künstlerlebens. Geschrieben hatte Heinrich Schmidt, Inhaber der Druckerei Jöntzen in Bremen: „Heute kann ich Ihnen die erfreuliche Mitteilung machen, dass ich die erste Serie von zunächst 48 Bildern für das Album ‚Vom Einbaum bis zum Ozeanriesen' verkauft habe …" Diesmal sprengten der an Land gezogene Auftrag und die Folgeaufträge jeden Rahmen, besonders aus künstlerischer Sicht und besonders für Robert Schmidt-Hamburg. Heinrich Schmidt selbst war froh, in Zeiten tiefster wirtschaftlicher Depression in Deutschland mit den Bremer Zigarettenfabriken ins Geschäft zu kommen.

Um sich von Konkurrenten abzusetzen, entdeckten seinerzeit die Verkaufsstrategen, besonders von der Zigarettenindustrie, das Sammelbild für die Kundenbindung. Kleinformatige Bildserien, sie passten in die Zigarettenschachteln, sollten den Raucher zum begeisterten Bildchensammler machen und ihn so bei der Marke halten. Zu jeder Zigarettenbilderserie gab es natürlich ein Sammelalbum, in das die Motive eingeklebt werden konnten.

Sammelbild zur Kundenbindung

Um ein attraktives Sammelalbum und die dazugehörigen Bilder ging es beim ersten Auftrag dieser Art, den die Druckerei Jöntzen von der Tabakfabrik Vogelsang und der Stumpenfabrik der Gebrüder Dieterle bekam. Noch im Jahr 1932 hatte sie die Bilder und das Album „Vom Einbaum bis zum Ozeanriesen" zu liefern. Auch die Bremer Zigarettenfabrik Martin Brinkmann A.G. zeigte Interesse. Sie produzierte die beliebten „LLOYD-Zigaretten", womit sie auch (oder besonders) in schlechten Zeiten gute Geschäfte machte. Brinkmann stellte weitere Zusammenarbeit in Aussicht, wenn das erste geplante Album „Flottenbilder der Welt-Handelsflotte" alle Erwartungen an Drucker und Künstler erfüllen würde, und das waren in erster Linie Zeitfaktoren.

Jetzt zog Heinrich Schmidt alle Register seines Unternehmercharmes, damit Robert Schmidt-Hamburg bei der Fahne blieb. Im Überschwang der Zusage für die attraktiven Aufträge ahnte der Marinemaler kaum, was er sich auf den Zeichentisch holte. Fast 600

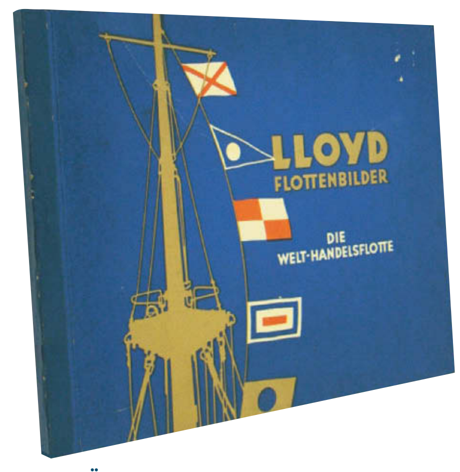
Entwürfe für letztendlich drei Alben mussten in kürzester Zeit realisiert werden. Er sollte in den nächsten Monaten wenig Muße für den Blick aus dem Fenster seines Arbeitszimmers im ersten Stock der Strandstraße 23 in Laboe haben, um sich den vorbeifahrenden Schiffen auf der Kieler Förde zu widmen.

Eine erfolgreiche Idee

Wo war der Ursprung der Idee, mögliche Käufer mit kleinen Bildern zu ködern? 1872 gab die Justus-Liebig-Compagnie als Beigabe zu ihrem neu erfundenen Fleischextrakt die ersten Sammelbilder in Deutschland heraus. Bunte Bildchen in Großauflage, damals etwas ganz Seltenes, weil die farbigen Drucktechniken noch in den Kinderschuhen steckten, faszinierten die Menschen.

Um 1890 hatte das Sammelfieber die wilhelminischen Bildungsbürger fest im Griff. Besonders die Liebig-Bilder sammelten nicht Kinder oder Jugendliche, sondern Erwachsene, mehr Männer als Frauen, gut betucht allemal, denn den teuren Fleischextrakt zu den begehrten Bildern konnte sich nicht jedermann leisten. Die Liebhaber jagten den Bilderschätzen nach, die man gegen Gutscheine über die Ladentheke gereicht bekam.

Friedrich Stollwerk, Zuckerbäcker aus Köln, kopierte die Bilder-Erfolgsgeschichte der Justus-Liebig-Compagnie. Jährlich brachte die Schokoladenfabrik rund 50 Millionen Einzelbilder und 100 000 Alben heraus. Umgelegt auf die jeweils mitgekauften Leckereien, verdoppelte das den Umsatz zwischen 1896 und 1899. Ein grandioser Werbeerfolg. Der Clou waren jedoch die Sammelalben, die Stollwerk herausbrachte. In diese Textbücher konnten die Bilder eingeklebt werden, und so entstanden die ersten Sachbücher in einer Zeit, in der Bildungsinformationen nicht



LOHN FÜR EIFRIGES RAUCHEN: Mehrere Monate lang hatte der eifrige Raucher 1933 beim Stängel zu bleiben, um als Sammler für sich oder seine Kinder das Album „Die Welt-Handelsflotte" zu komplettieren.

Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

zum Alltag gehörten. Die Eroberung der Welt, das war ihr heimliches Thema und zugleich roter Faden, der diese bunte Mischung aus Unterhaltung und Bildung miteinander verband. Mit ihrer Hilfe kam die große weite Welt ins heimische Wohnzimmer, konnte mit Phantasie erobert und im Sammelalbum kultiviert werden.

Belehren und Wissen vermitteln

Mit der Ausstattung seines Erstlings im neuen Betätigungsfeld war Robert Schmidt-Hamburg genau auf der inhaltlichen Traditionslinie. „Vom Einbaum bis zum Ozeanriesen" sollte belehren und Wissen vermitteln. Da Robert Schmidt-Hamburg auch viele Jahre „vor dem Mast" bis zum Steuermann auf See gefahren war, schlug er vor, für drei Reichsmark pro Entwurf jeweils einen fachmännischen Text für jedes Schiffsbildchen zu liefern. Gern ging sein Drucker auf den Vorschlag ein, und mit den vereinbarten 25 Reichsmark für die Reproduktionsrechte pro Bild ergaben sich nach Fertigstellung 28 Reichsmark mal 72 Stück gleich 2016 Reichsmark Honorar für den geschäftstüchtigen Künstler. Damals etwa das Jahresgehalt eines Leutnants zur See.



KÜNSTLERTEXT: Beispielseite des LLOYD Flottenbilderalbums „Die Welt-Handelsflotte". Fast 200 Bildmotive, verteilt auf 33 Serien zu je sechs Stück, gab es als Beipack in den Schachteln der beliebten LLOYD-Zigaretten.

Foto: S. Jörg-M. Hormann

Stattliches Honorar

Alle Kleingemälde, auch die der Serien für die zwei kommenden LLOYD-Zigarettenbilderalben „Die Welt-Handelsflotte" und „Die Reedereiflaggen der Welt-Handelsflotte", hatten als Maß etwa Postkartengröße, von 12,3 x 7,0 Zentimeter bis 15,0 x 9,5 Zentimeter. Durchaus ein Malformat, das detailreiches Umsetzen der Motive als farbige Gouache zuließ, im Gegensatz zur Herstellung der Druckklischees.

Reprografisch auf 7,5 x 4,2 Zentimeter Zigarettenpackungsformat verkleinert, das waren nur noch 50 bis 60 Prozent der Originalgröße, gingen viele Details beim Vierfarben-Offsetdruck verloren. Ein Qualitätsverlust, den Robert Schmidt bei seiner Druckerei bemängelte. Nach dem Stand der Vorstufen- und Drucktechnik ging es nicht besser. Somit sind die Druckvorlagen von damals, die Eigentum des Künstlers blieben und heute zum großen Teil im aktuellen Nachlass aufbewahrt werden, echte Schmuckstücke seiner Marinemalerei, an denen man sich nicht sattsehen kann.

Wie schon erwähnt, war der Zeitdruck für Robert Schmidt bei der Arbeit für die drei Zigarettenbilderalben ungeheuerlich. Ab dem 12. Oktober 1932 begann er zu planen, zu malen und zu texten. Als die Druckerei Jöntzen seit Ende November 1932 die beiden Serienbilderwerke für die Martin Brinkmann A.G. produzieren ließ, hatte RSH bereits über 70 kleine Gemälde für „Vom Einbaum bis zum Ozeanriesen" abgeliefert. Nun musste er an die 100 Motive jeden Monat nach Bremen schicken, und mehr als einmal hatte sein Auftraggeber die liebe Not, ihn mit allen Überredungskünsten am Zeichenbrett zu halten.

Ende Juni 1933 war dann alles vorbei. Fast 600 Entwürfe fanden in millionenfacher Druckauflage den Weg von den Zigarettenpackungen zum LLOYD-Raucher. Für „Die Welt-Handelsflotte" produzierte die Kunstdruckerei Wilhelm Jöntzen zwei Millionen Stück pro Motiv als erste Auflage und die Brinkmann A.G. bestellte in einer zweiten Auflage nochmals eine Millionen Stück nach. Dafür musste der Maschinenpark bei Jöntzen erheblich erweitert werden. Die Erlöse aus seiner „Bildchenmalerei" machten Robert Schmidt-Hamburg für eine lange Zeit finanziell sorgenfrei. ⚓

Waffenstarrender Felsen in der Nordsee

Nachdem das englische Helgoland 1890 im Tausch gegen Kolonialrechte unter die Regentschaft des Deutschen Kaiserreiches gekommen war, begann sofort der Ausbau der Felseninsel zur Seefestung. Zu Beginn des Ersten Weltkrieges starrte die Festung vor schwerer Artillerie: Die Nord- und Südgruppe auf dem Oberland hatten jeweils zwei moderne 30,5-cm-Krupp-Doppelgeschützdrehtürme und zwei 21-cm-Geschützstände. Dazwischen lagen acht Haubitzen-Batterien, die auf dem Foto von 1914 zu erkennen sind, sowie Anlagen mit leichten und mittleren Geschützen. Auf dem Unterland und der Düne befanden sich zwei weitere Batterien mit 8,8-cm-Geschützen und 3,7-cm-Revolverkanonen.

Die Seefestung Helgoland blieb im weiteren Verlauf des Ersten Weltkrieges unversehrt. Umfangreiche Minensperren sowie die Blockadestrategie der Engländer verhinderten eine Annäherung britischer Seestreitkräfte. Lediglich als Stützpunkt für U-Boote und Seeflieger erlangte Helgoland strategische Bedeutung.

Nach 1918 wurde die Seefestung geschleift, in den 1930er-Jahren erneut massiv aufgerüstet und in den letzten Tagen des Zweiten Weltkrieges durch Bombenangriffe völlig zerstört. Am 18. April 1947 versuchten die Briten vergeblich, die Insel mit der weltweit größten nicht nuklearen Sprengung von der Landkarte zu radieren. Noch heute trägt Helgoland sichtbare Narben von den damals explodierenden 6700 Tonnen Sprengstoff. *Ulf Kaack*

Fotos: Ulf Kaack, picture alliance





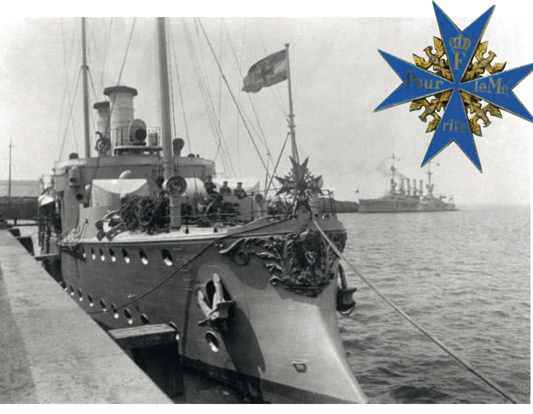


1914: Beginn des U-Boot-Krieges

22. September 1914: Kapitänleutnant Otto Weddigen und seine Männer torpedieren und versenken mit U 9 innerhalb von 75 Minuten drei englische Kreuzer. Schlagartig steht die bis dahin eher stiefmütterlich behandelte neue U-Boot-Waffe im Fokus der Kriegsparteien. Neue Strategien sowie die massive U-Boot-Aufrüstung sind die Folgen. Doch Taktik, Opfer und Erfolge der U-Boot-Waffe im Ersten Weltkrieg sind heute eher unbekannt.

Wenn Schiffe Orden tragen

1903: Für den Einsatz gegen die Taku Forts während des Boxeraufstandes in China wird Seiner Majestät Kanonenboot ILTIS von Kaiser Wilhelm II. mit dem preußischen Tapferkeitsorden Pour le Mérite ausgezeichnet. Wohlgemerkt das Boot und nicht die Besatzung! Dazu ist die deutsche Seekriegsgeschichte voller Beispiele.



EUROPA: Ein Name verpflichtet



1930: Mit Rekordgeschwindigkeit überquert der Turbinenschnelldampfer EUROPA des Norddeutschen Lloyds den Atlantik und holt das „Blaue Band" nach Bremen. Vor und nach der legendären EUROPA haben Passagierschiffe mit diesem Namen die Aufmerksamkeit ihrer Zeitgenossen gefordert … bis heute, wo die MS EUROPA 2 Furore macht und als absoluter Passagierluxus auf See gilt.

Außerdem im nächsten Heft:

Auch die DDR wollte eine U-Boot-Waffe: Über Ambitionen und geheime Pläne zur Ausrüstung der Volksmarine mit U-Booten. **Neuanfang nach dem Nichts:** Wie die Handelsschifffahrt nach dem Ersten Weltkrieg am Beispiel der Deutsch Ost-Afrika Linie neu entstand. Viele weitere Beiträge in den Rubriken **Panorama maritim, Schiff & Zeit, Maritime Technik** und **Landgang**.

Die nächste Ausgabe von SCHIFFClassic erscheint am 4. März 2014.

Fotos: Sammlung Jörg-M. Hormann (2); picture-alliance/WZ-Bilderdienst; picture-alliance/akg-images

Nr. 3 | 1/2014 | Jan., Feb., März | 2. Jahrgang



Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 79 | 42. Jahrgang
Internet: www.schiff-classic.de
Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Redaktionsanschrift
SCHIFF CLASSIC
Infanteriestr. 11a, 80797 München
Tel. +49 (0) 89.130699.720
Fax +49 (0) 89.130699.700
redaktion@schiff-classic.de

Redaktion Jörg-M. Hormann (Verantw. Redakteur), Stefan Krüger (Volontär), Markus Wunderlich (Redaktionsleiter)
Redaktionsbeauftragter der DGSM H. Peter Bunks
Ständige Mitarbeiter Eberhard Kliem, Frank Müller, Kathrin Orth M.A.
Layout Ralph Hellberg

Leserservice
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 Cent/Min.)
Fax 0180 – 532 16 20 (14 Cent/Min.)
leserservice@geramond.de

Gesamtanzeigenleitung
Helmut Kramer
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.270
helmut.kramer@verlagshaus.de
Anzeigenleitung
Helmut Gassner
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.520
helmut.gassner@verlagshaus.de
Anzeigenverkauf und Disposition
Johanna Eppert
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.130
johanna.eppert@verlagshaus.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 21 vom 1.1.2014.
Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich
Druck Stürtz, Würzburg
Verlag GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.geramond.de



Geschäftsführung Clemens Hahn, Carsten Leininger
Herstellungsleitung Sandra Kho
Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim
Im selben Verlag erscheinen außerdem:

Clausewitz ModellFan FLUGZEUG CLASSIC AutoClassic TraktorClassic STRASSENBAHN MAGAZIN BAHN EXTRA LOK Magazin





Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 17,80 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (4 Hefte) € 32,00 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten
Erscheinen und Bezug SCHIFF CLASSIC erscheint viermal jährlich. Sie erhalten SCHIFF CLASSIC in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.
ISSN 2196-7490

